

ALLEMAND

Programme, conseils, bibliographie

NATURE DES ÉPREUVES

1^{RE} ÉPREUVE

Faire la synthèse en allemand d'un texte allemand extrait de la presse allemande d'environ 600 mots et d'un texte français extrait de la presse française d'environ 600 mots.

La synthèse comportera environ 150 mots ($\pm 10\%$).

Le texte allemand et le texte français abordent un sujet commun ou voisin vu sous deux optiques différentes.

2^E ÉPREUVE

Épreuve rédactionnelle : traiter en allemand un sujet en rapport avec les deux textes dont le candidat aura fait la synthèse.

On demande 200 mots minimum.

CONSEILS AUX CANDIDATS

Les sujets sont des sujets d'actualité. Ils peuvent être de tous ordres : économique, culturel, sociétal, politique...

Ils sont le plus souvent de caractère général et concernent le monde, l'Europe, en relation évidemment avec l'Allemagne, peuvent traiter de questions spécifiquement allemandes (un homme politique allemand, une entreprise allemande, un aspect de la société allemande, un événement allemand...), mais aussi s'attacher aux relations franco-allemandes (coopération entre les deux pays dans le cadre européen, position des deux pays dans le contexte mondial, histoire des relations, divergences, convergences, forces, faiblesses...).

Les concepteurs s'efforcent de faire en sorte que les sujets ne soient ni spécialisés, ni techniques, ni sulfureux, ni ennuyeux et que le vocabulaire soit accessible à la moyenne des candidats.

Nous conseillons aux candidats de lire la presse des deux pays, dans les deux langues (*Le Monde, Le Point, Le Nouvel Observateur, L'Express, Les échos...*, *Die Zeit, Die Frankfurter Allgemeine Zeitung, FOCUS, Die Süddeutsche Zeitung, Der Spiegel...*).

Il est fortement déconseillé de faire de la paraphrase au lieu d'une synthèse. Une lecture (et relecture) approfondie des textes, ainsi qu'une prise de distance par rapport à leur contenu sont donc la condition *sine qua non* pour réaliser de bonnes synthèses.

Attention : la synthèse à partir du texte français n'est en aucun cas une traduction ! De même, le jury est sensible à des prises de position personnelles du candidat par rapport au sujet rédactionnel qui ne sauraient être un plagiat des textes proposés précédemment.

On évitera les banalités affligeantes, les lieux communs et les propos creux... même en allemand ils ne trompent personne !

Enfin il est inutile de préciser qu'une langue soignée respectant la syntaxe, l'orthographe, la ponctuation, les majuscules ainsi qu'une écriture lisible, une copie bien présentée, raviront les correcteurs.

Les candidats sont notés pour chaque épreuve tant sur le contenu que sur la forme : des idées, des propos construits, une langue correcte et riche sont les atouts des bonnes copies.

ALLEMAND

DURÉE : 2 HEURES.

CONSIGNES

Aucun dictionnaire, lexique ou tout autre document n'est autorisé.

SUJET

DIE MOBILITÄT

Travail à faire

1. Lesen Sie aufmerksam den Text „Geteiltes Auto – geteilte Kosten“.
Fassen Sie den Text zu einer Synthese in deutscher Sprache zusammen.
Diese Synthese soll ca. 150 Wörter (+/- 10%) umfassen.
Keine Paraphrase!

10 Punkte

2. Lesen Sie aufmerksam den Text « Pas donné, le vélo partagé ! ».
Fassen Sie den Text zu einer Synthese in deutscher Sprache zusammen.
Diese Synthese soll ca. 150 Wörter (+/-10%) umfassen.
Keine Übersetzung, keine Paraphrase!

10 Punkte

3. Schreiben Sie einen Aufsatz in deutscher Sprache über das Thema:
„Mobilität und Individualismus werden immer wichtiger. Denken Sie, dass Cars-
haring und Leihräder gute Alternativen zu den öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus,
Strassenbahn etc.) sind?“
Begründen Sie Ihre persönliche Meinung mit Argumenten und Beispielen!
Mindestens 200 Wörter.

20 Punkte

TEXT 1

Geteiltes Auto – geteilte Kosten

Ein eigenes Auto ist für viele junge Führerscheinbesitzer kein dringlicher Wunsch mehr. Verstopfte Straßen, ewige Parkplatzsuche und hohe Fixkosten lassen das eigene Auto zunehmend unattraktiv werden.

Konstantin Dodoras steht vor dem großen blauen Schlüsselkasten der Carsharing-Station in der Kölner Südstadt. Die blaue Schlüsselausgabe sieht aus wie ein Briefkasten. Konstantin hält seine Carsharing-Karte, die einer üblichen Geldkarte ähnelt, an die passende Stelle, dann folgt die Eingabe seiner persönlichen Geheimzahl. Damit ist er eindeutig identifiziert. Das wie ein Geldtresor gesicherte Schlüsselschloß springt auf und öffnet das Fach für die Autoschlüssel. Konstantin greift sich den passenden und geht zu seinem Wagen. Vorab hat er seine Fahrt im Internet angemeldet. Er hat angegeben, zu welcher Uhrzeit, an welcher Carsharing-Station und mit welchem Auto er seine Fahrt beginnen möchte. Heute hat er sich für einen hellblauen Ford Fiesta entschieden.

Bevor er den Wagen startet, hält er den Fahrzeugschlüssel im Innern des Wagens an einen Sensor in der Nähe des Schalthebels. So wird registriert, bei welchem Kilometerstand die Fahrt beginnt – damit später die gefahrenen Kilometer genau berechnet werden können.

Konstantin nutzt Carsharing nicht alleine. Vor allem in Großstädten macht sich der Trend bemerkbar, lieber sein Auto zu teilen, als eines zu kaufen. In 250 Städten und Gemeinden in Deutschland wird Carsharing derzeit angeboten. 160.000 deutsche Autofahrer haben sich mittlerweile registriert. Auch die Deutsche Bahn mischt beim Carsharing mit, Autobauer Daimler startete 2009 eine Initiative in Ulm. Der Markt birgt ein riesiges Potential – etwa 40 Prozent der deutschen Haushalte in großen Städten hat kein eigenes Fahrzeug mehr.

Weniger Fixkosten

Konstantin hat sich bei Carsharing angemeldet, da er sich als Student ein Fahrzeug nicht leisten kann. „Vor allem die monatliche Versicherung schreckt mich ab“, erzählt der 27-Jährige. Als Student entfällt für Konstantin die monatliche Gebühr bei dem Carsharing-Anbieter sogar komplett. Für alle anderen bewegt sich die monatliche Grundgebühr in drei Tarifen zwischen 3, 10 und 25 Euro – je nachdem wie oft man fährt. Der Wenigfahrer zahlt wenig, der Vielfahrer mehr.

Hinzu kommen die Kosten für den gewählten Fahrzeugtyp und den gefahrenen Kilometer. Die niedrigste Fahrzeugklasse kostet um die 1,70 Euro die Stunde, der gefahrene Kilometer fällt mit 0,25 Euro in Rechnung. Nachts fährt man komplett umsonst. Und man ist flexibel, wenn man einen größeren Einkauf oder einen Umzug zu erledigen hat. Denn man kann verschiedene Fahrzeugtypen im Internet vorab buchen: vom Kleinwagen über den Passat bis zum großräumigen Transporter.

Auto ist kein Statussymbol mehr

Konstantin sieht den Verzicht aufs eigene Auto praktisch. Mit dem Fahrrad und der Bahn komme man am besten durch eine Großstadt, meint er. Da lohne die teure Anschaffung eines eigenen PKWs nicht. Auch als Statussymbol taugt der eigene Wagen nicht mehr: „Ich glaube für unsere Generation ist ein Statussymbol ein schöner Mac oder ein Macbook Pro, aber ein Auto?“

Carsharing hat auch etwas von einer Gemeinschaft. Um das Betanken des Wagens müssen sich die Teilnehmer vom Carsharing selber kümmern. Neigt sich der Tankanzeiger gen Null, sollte man eine Tankstelle anfahren, denn der nachfolgende Fahrer möchte seine Fahrt schließlich nicht auf dem Trockenen beginnen. Von der Carsharing-Zentrale liegt eine Kreditkarte im Auto, mit der man die Tankrechnung bezahlen kann. Dann müssen die Teilnehmer nicht mit dem eigenen Geld in Vorlage gehen. Im Anschluss trägt Konstantin nur noch den Kilometerstand, wann er getankt hat, ins Fahrtenbuch ein. Datum und Unterschrift drauf und fertig ist der Eintrag. Danach muss er das Auto nur noch wieder abgeben und den selbst gemachten Schmutz entfernen, wie es die Geschäftsbedingungen verlangen.

Arne Lichtenberg, *Deutsche Welle*, 23.08.2010

TEXT 2

Pas donné, le vélo partagé !

Vélo'v lyonnais, Vélib' parisien ... Adopté par une vingtaine de villes françaises, le système de la bicyclette en libre-service séduit les citoyens mais revient très cher à la collectivité.

Cinq ans. Il aura fallu cinq ans pour transformer l'expérience Vélo'v Lyon en une véritable révolution de mobilité urbaine. Paris, Mulhouse, Besançon, Marseille, Nantes Toulouse, Orléans, Rennes..., pas moins de 20 villes de France se sont mises à l'heure du vélo partagé¹. Avec un constat lui aussi partagé : la facture de cette belle idée « verte » est salée. L'ampleur du vandalisme – 18 000 vélos détériorés et 8 000 volés par an – fait de l'expérience parisienne un cas particulier : sans les 1 500 réparations quotidiennes, plus aucun Vélib' ne fonctionnerait dans la capitale au bout de dix jours.

A 610 euros l'unité, l'addition est lourde : 8,5 millions d'euros entre la mi-2007 et août 2009. JCDecaux, gestionnaire du parc, a d'ailleurs renégocié son contrat avec la mairie de Paris. « Si le nombre de Vélib' volés et détériorés dépasse 4 % du parc en service, explique Annick Lepetit, adjointe au maire chargée des transports, la ville s'engage à verser 400 euros par vélo. » Un surcoût pour la collectivité estimé entre 1,6 et 3 millions d'euros.

Mais le coût global des programmes de vélos partagés (32 000 bicyclettes à l'échelle du pays) dépasse largement les seules dépenses « bicyclettes ». Si l'on met bout à bout les réparations, l'entretien des stations, la gestion du système informatique et des centrales d'appels, puis l'organisation du système de rotation des vélos, le coût moyen s'élèverait à 2 500 euros par vélo et par an, selon les experts du Groupement des autorités responsables des transports (Gart). Soit, pour la France entière, quelque 80 millions d'euros.

Et ce n'est pas tout. Le Commissariat général au développement durable (CGDD), dans une récente étude, ajoute aux coûts de mise en service et de maintenance le coût dit d'« opportunité » des fonds publics, qui vont des subventions accordées aux opérateurs pour les installations et la maintenance au manque à gagner des

1. le vélo partagé : das Leihrad

transports publics en passant par l'impact sur la sécurité routière. Ainsi, aux 625 euros de subventions par vélo, soit 20 millions d'euros au total à l'échelle du pays, il faut ajouter le manque à gagner pour les transports collectifs : 65 euros par engin, soit plus de 2 millions d'euros au total. Sans oublier les coûts liés à l'insécurité routière des cyclistes : 10 euros par unité, soit 0,3 million d'euros. Calculatrice en main, le montant total grimpe sérieusement : près de 3 200 euros par vélo, soit un total de 100 millions d'euros.

Il ne faut pas négliger, enfin, le manque à gagner pour les villes en termes de recettes publicitaires, puisqu'il s'agit d'un programme complet de concession avec fourniture de service. Pour Paris, JCDecaux devrait ainsi empocher 570 millions d'euros au titre de la gestion pour dix ans de ses 1 628 panneaux publicitaires. Autant d'argent qui n'entrera pas dans la caisse municipale.

Peut-on espérer faire chuter un peu l'addition ? « En ouvrant le marché à la concurrence, on rendrait le marché plus fluide et moins coûteux, explique Pascal Perez, expert en régulation de la concurrence. Mais le service a un prix, qui sera toujours plus élevé que si on achète son propre vélo ! »

Danièle Licata, *L'Expansion*, octobre 2010