



ÉPREUVE COMMUNE - FILIÈRES MP - PC - PSI - TSI - TPC

**LANGUE VIVANTE A
ALLEMAND - ARABE****Mardi 30 avril : 14 h - 17 h**

N.B. : le candidat attachera la plus grande importance à la clarté, à la précision et à la concision de la rédaction. Si un candidat est amené à repérer ce qui peut lui sembler être une erreur d'énoncé, il le signalera sur sa copie et devra poursuivre sa composition en expliquant les raisons des initiatives qu'il a été amené à prendre.

L'usage d'un dictionnaire et de machines (calculatrice, traductrice, etc.) est strictement interdit.

Index "alphabétique"

Allemand : pages 2 à 4

Arabe : pages 5 à 7

ALLEMAND

Rédiger en allemand et en 400 mots une synthèse des documents proposés, qui devra obligatoirement comporter un titre.

Indiquer avec précision, à la fin du travail, le nombre de mots utilisés (titre inclus), un écart de 10 % en plus ou en moins sera accepté.

Vous aurez soin d'en faciliter la vérification, en mettant un trait vertical tous les vingt mots.

Toute fraude sera sanctionnée.

Vous indiquerez, en introduction, au minimum, la source et la date de chaque document. Vous pourrez ensuite, dans le corps de la synthèse, faire référence à ces documents par « doc.1 », « doc. 2 », etc.

Ce sujet comporte les 3 documents suivants qui sont d'égale importance :

- **document 1** - Abgas-Problem: Beim Diesel-Desaster droht ein scheinheiliger Kompromiss (extrait et adapté de *Die Welt*, 25.09.2018).
- **document 2** - Diesel-Urteil macht den Weg frei für die Enteignung des deutschen Autofahrers (extrait et adapté de *Neue Zürcher Zeitung*, 27.02.2018).
- **document 3** - Elektroautos - diese Modelle sind auf dem Markt, *RP online (Rheinische Post)*, 28.03.2018.

Document 1

Abgas-Problem: Beim Diesel-Desaster droht ein scheinheiliger Kompromiss

Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) hat angesichts drohender Fahrverbote eine schnelle Lösung im Streit über die Zukunft von Dieselautos angekündigt. Nach einem Treffen von Kanzlerin und Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) mit den Vorstandschefs von VW, BMW und Daimler am Sonntagabend werde das Thema am kommenden Montag im Koalitionsausschuss von Union und SPD behandelt. Das Problem ist nur: Politik und Industrie sind weit weg von einer gemeinsamen Entscheidung.

Bereits die Bundesregierung ist sich in der Frage, wie es mit dem Diesel weitergehen soll, völlig uneinig. Und die Autobauer fahren ohnehin ihren eigenen Kurs. Damit blockieren sich die Koalition und die Industrie gegenseitig. Die Autoindustrie lehnt Entwicklung und Einbau von Katalysatoren durch die Hersteller selbst strikt ab. Eine Entscheidung, die Motoren umzubauen, könnte zu einer ganzen Reihe von Problemen beim Einbau, der Zulassung und der Garantieleistung führen. Zweitens soll wahrscheinlich, egal, wie ein Konzept zur Zukunft des Diesels aussehen mag, auch der Steuerzahler dafür aufkommen. [...]

Das Treffen am Sonntagabend ging ohne konkrete Ergebnisse zu Ende. Scheuer und die Autobauer setzen auf weitere Umtauschprämien, die beim Wechsel von alten auf neue Diesel gezahlt werden sollen. Ob das tatsächlich die Luft besser macht, ist jedoch umstritten. Denn viele der neuesten Diesel überschreiten ebenfalls die Schadstoffgrenzwerte. [...] Außerdem können ältere Fahrzeuge nicht nachgerüstet werden. Umtauschprämien sind in den meisten Fällen also nichts anderes, als der Austausch von alten, schmutzigen Dieseln gegen neue, immer noch schmutzige Diesel. Von den sauberen Selbstzündern der Kategorie Euro 6d gibt es noch zu wenig Modelle.

SPD, Grüne und Umweltverbände fordern daher vehement Hardware-Nachrüstungen. Inzwischen ist auch Merkel auf diese Linie eingeschwenkt. Kurz vor dem Treffen mit den Autobossen hatte sie den Verkehrsminister aufgefordert, gesetzliche Lösungen für einen nachträglichen Einbau von Stickoxid-Katalysatoren in betroffenen Fahrzeugen zu erarbeiten. Scheuer hat das bislang konsequent abgelehnt. Entsprechende Lösungen würden zu lange dauern, nur bedingt wirken und seien Investitionen von frischem Geld in alte Technik. Außerdem werden BMW und Audi dem Minister vorgerechnet haben, welche Kostenlawine bei 5,6 Millionen Euro-5-Dieseln damit losgetreten würde. [...] Angesichts der Zahlen wurde am Sonntag auch darüber diskutiert, nur jene Autos nachzurüsten, die in Städten mit überhöhten Schadstoffwerten angemeldet sind.

Scheuer will nun nach dem Druck der Kanzlerin nur einem teilweisen Einbau von Katalysatoren zustimmen – einer Art Nachrüstung light. Zum Beispiel für Lieferdienste oder Handwerker – mit Förderung des Bundes. Am Ende muss der Koalitionsausschuss entscheiden. Und herauskommen wird wohl eine Paketlösung, die alle als Kompromiss verkaufen können: neue Prämien, etwas Nachrüstung und weitere Maßnahmen. Ob das die Fahrverbote beseitigt, ist aber fraglich.

Nach: *Die Welt*, 25.09.2018

Document 2

Diesel-Urteil macht den Weg frei für die Enteignung des deutschen Autofahrers

In Stuttgart muss ein Teil der Pendler sein Auto wohl bald zu Hause lassen. Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat am Dienstag entschieden: Fahrverbote für Dieselaautos können für Städte ein probates Mittel sein, wenn die Grenzwerte für Stickoxide nicht eingehalten werden. Dieses Urteil hat viele Verlierer, zuallererst die Millionen Autobesitzer, die zugelassene Dieselfahrzeuge erworben haben, deren Gebrauch eingeschränkt wird. Dennoch müsste Stuttgart die Fahrverbote differenziert nach Abgasnormen einführen, und es soll Ausnahmen geben, etwa für Handwerker.

Verloren haben auch die deutschen Autohersteller. An erster Stelle der VW-Konzern, der mit seinem Betrug an Millionen Fahrzeugen weltweit den ganzen Dieselantrieb in Misskredit gebracht hat, obwohl auch der Selbstzünder immer leistungsfähiger und emissionsärmer wird. Der Druck auf die Autofirmen wird nach diesem Urteil steigen, nicht nur die Software, sondern auch die Hardware nachzurüsten. Gewiss, die Autokonzerne haben die Grenzen des Zulässigen ausgeschöpft, was die Diskrepanz im Stickoxid-Ausstoß auf dem Prüfstand und im Verkehr nahelegt. Doch wäre es für Deutschland riskant, wenn es Firmen nachträglich für etwas Erlaubtes Milliardenkosten aufbürden würde. Aber wenn der Diesel eine Alternative bleiben soll, sollten die Autofirmen den Besitzern solcher Fahrzeuge die Möglichkeit bieten, ihr Auto zu einem vertretbaren Preis sauberer zu machen, um den Bannstrahl eines Verbots abzuwenden. So sieht Kundenpflege aus.

Versagt hat jahrelang auch die deutsche Politik. Erst durch die Untersuchungen in den USA ist sie erwacht. Immerhin müssen nun ab 2019 alle Tests im Labor mit solchen im Verkehr ergänzt werden. Die Bundesregierung hat den Diesel zudem durch die geringere Besteuerung an der Tanksäule gegenüber dem Benziner gefördert. Diese Vorzugsbehandlung ist falsch. Umso ärgerlicher ist es, wenn gerade der VW-Chef nun fordert, man solle die Dieselsubventionen doch bitte umlenken in die Unterstützung der Elektromobilität. Die Politik sollte von der Bevorzugung einer bestimmten Technik die Finger lassen.

Beim Feinstaub werden die Grenzwerte auch dank der Arbeit der Ingenieure in Deutschland mittlerweile fast überall eingehalten. Diese Fortschritte gehen weiter. [...] Sicher, nun muss man besonders der Erderwärmung entgegenwirken, und Ökonomen wissen, dass es dazu einen Preis für CO₂ braucht. Aber wie will man die Bürger auf diesen Weg mitnehmen, wenn vielen Deutschen die Fahrt zum Arbeitsplatz verweigert werden sollte? Führen Städte nun Fahrverbote ein, darf man sich über die zunehmende Politikmüdigkeit jedenfalls nicht wundern.

Nach: *Neue Zürcher Zeitung*, 27.02.2018

Document 3

Elektroautos - diese Modelle sind auf dem Markt



Foto: Hersteller/SP-X

Die Nachfrage nach neuen Elektroautos steigt: 2017 haben Autokäufer in Deutschland mehr als doppelt so viele elektrisch angetriebene Autos gekauft als im Jahr zuvor. In absoluten Zahlen sind 25 056 neu zugelassene E-Mobile gegenüber bei 3,4 Millionen Neuzulassungen insgesamt natürlich weiterhin nicht viel. Doch mit steigenden Reichweiten aktueller Stromer, zunehmendem Ausbau der Ladeinfrastruktur, der noch bis Mitte 2019 gewährten staatlichen E-Auto-Prämie (4 000 Euro für Fahrzeuge bis zu einem Listenpreis von 60 000 Euro netto) und angesichts anhaltender Diskussion um Fahrverbote liebäugelt so mancher Autofahrer mit der Anschaffung eines E-Autos. Auf dem Markt gibt es mittlerweile eine Vielzahl attraktiver Modelle.

RP online (Rheinische Post), 28.03.2018

FIN

ARABE

Rédiger en arabe et en 400 mots une synthèse des documents proposés, qui devra obligatoirement comporter un titre.

Indiquer avec précision, à la fin du travail, le nombre de mots utilisés (titre inclus), un écart de 10 % en plus ou en moins sera accepté.

Vous aurez soin d'en faciliter la vérification, en mettant un trait vertical tous les vingt mots.

Toute fraude sera sanctionnée.

Vous indiquerez, en introduction, au minimum, la source et la date de chaque document. Vous pourrez ensuite, dans le corps de la synthèse, faire référence à ces documents par « doc.1 », « doc. 2 », etc.

Ce sujet comporte les 3 documents suivants qui sont d'égale importance :

- document 1 -

تعرف على الثروات العربية وكم تمثل في العالم، ارفع صوتك، 28 يونيو 2016.

- document 2 -

العالم العربي ومفارقات توزيع الثروات، جيهان السنباطي، شمس نيوز، 18 أكتوبر 2018.

- document 3 -

كاريكاتور: التوزيع العادل للثروة في البلدان العربية، أخبار اليوم، 7 ماي 2014.

Document 1

تعرف على الثروات العربية وكم تمثل في العالم

تتوفر الدول العربية على ثروات طبيعية مهمة تغطي مختلف القطاعات، بدءاً من النفط والغاز الطبيعي مروراً بالمعادن والزراعة ووصولاً إلى الثروتين الحيوانية والسمكية. وانتزعت دول عربية كثيرة مكاناً لها، في ميادين عديدة، ضمن قائمة أكبر المنتجين أو المصدرين.

الثروة الحيوانية : تملك الدول العربية ثروة حيوانية مهمة تقدر بأكثر من 345 مليون رأس من الأبقار والجاموس والأغنام والماعز والإبل. ويستحوذ السودان على جزء كبير منها.

الثروة السمكية : تطل جميع الدول العربية على البحر، وتمتد سواحلها على 23 ألف كلم تشمل سواحل بحر العرب والخليج العربي والبحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي. هذا، دون احتساب الموارد المائية الداخلية من أنهار (16.6 ألف كلم) وبحيرات وسدود ومزارع سمكية صناعية. ويقدر الإنتاج السمكي حسب إحصائيات صندوق النقد العربي بحوالي 4.4 مليون طن سنة 2014، وهو ما يعادل 2.6 في المئة من الإنتاج العالمي.

الزراعة : علاوة على دورها الحاسم في تأمين الأمن الغذائي، توفر الزراعة في الوطن العربي فرص عمل لـ26 مليون شخص. وبلغت مساهمتها في الناتج المحلي الإجمالي سنة 2014 حوالي 5.3 في المئة [...] غير أن الزراعة العربية تعاني ضعف الموارد المائية: لا تحظى المنطقة سوى بـ0.5 في المئة من المياه العذبة في العالم، رغم أن مساحتها تمثل 10 في المئة من مساحة العالم، ويسكنها 5 في المئة من سكانه.

الغاز الطبيعي : تمتلك الدول العربية احتياطات مهمة من الغاز الطبيعي تفوق ربع الاحتياطي العالمي. وحسب إحصائيات تقرير منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول (أوبك) لسنة 2015، بلغ احتياطي الغاز الطبيعي في الدول العربية نحو 54.3 تريليون متر مكعب، ما يعني 27.5 في المئة من الاحتياطي العالمي.

فيما يتعلق بالفوسفات، يتصدر المغرب الإنتاج العربي بأكثر من 30 مليون طن سنة 2015. وهو ما يؤهله ليحتل المرتبة الثانية عالميا في الإنتاج بعد الصين.

المعادن : تتوفر الدول العربية على كميات مهمة من المعادن، غير أنه لا يتم استغلالها بالشكل الكافي، إما لأنها غير مستكشفة أو لغياب الدراسات. وتتمثل المعادن الموجودة في المنطقة العربية أساسا في الحديد والزنك والنحاس والفحم الحجري، إضافة إلى الفوسفات في بعض الدول.

النفط : تستحوذ الدول العربية على أكثر من 55 في المئة من احتياطي النفط العالمي. ومن بين الدول الـ10 صاحبة أكبر احتياطي، هناك خمس دول عربية تمتلك ما مجموعه 713 مليار برميل نفط.

وتتصدر موريتانيا الإنتاج العربي في مجال الحديد (13.8 مليون طن سنة 2013). ويتوقع صندوق النقد العربي أن تتزايد كميات إنتاج الدول العربية من الصلب والحديد في الفترة القليلة المقبلة.

يضمن النفط للدول العربية عائدات مالية مهمة. وقد بلغت عائدات دول الشرق الأوسط سنة 2015 ما مجموعه 325 مليار دولار، أي 41.3 في المئة من عائدات النفط في العالم. كان نصيب السعودية، ثاني أكبر منتج للنفط في العالم، منها 133 مليار دولار.

ارفع صوتك، 28 يونيو 2016.

Document 2

العالم العربي ومفارقات توزيع الثروات

من مفارقات توزيع الثروات في الوطن العربي أنها تجمع بين النقيضين الثراء الفاحش والفقير المدقع، وهذا ما توضحه دراسات عدة قامت بها جهات ومؤسسات عربية وعالمية تهدف إلى دراسة أوضاع الفقراء في الوطن العربي وشمال إفريقيا وتمخضت عنها تقارير تحتوى على إحصائيات ومؤشرات تؤكد على أنه برغم الوفورات النفطية، وتضخم الاحتياطات النقدية الأجنبية لبعض الدول العربية كالسعودية والجزائر والعراق ، وكذلك أرصدة الصناديق السيادية العربية، إلا أن المؤشرات الخاصة بالفقر تعكس صورة تتنافى مع هذه الأرقام، وعلى سبيل المثال فقد أشار *التقرير الاقتصادي العربي الموحد لعام 2014*، أن الفقر زاد على مدار سنتين فقط في الفترة من " 2010-2012 " بنحو 3.3% وأرجع أسباب ذلك إلى الاضطرابات السياسية التي شهدتها المنطقة فهل بالفعل هذا هو فقط السبب وراء ارتفاع نسبة الفقراء في الوطن العربي، أم أن هناك عوامل وأسباب أخرى مؤثرة ساعدت على تدهور أوضاع الفقراء وازدياد أعدادهم ؟

وفقا لإحصائيات البنك الدولي لعام 2013، يبلغ سكان العالم العربي حوالي 345 مليون شخص، ويبلغ إجمالي الناتج المحلي للدول العربية مجتمعة حوالي ترليون وأربعمائة وتسعون مليار دولار أمريكي، إلا أن نصيب الفرد من هذا الناتج المحلي لا يزيد عن حوالي 3500 دولار أمريكي في السنة وأن هناك حوالي 96.6 مليون شخص في الدول العربية يعيشون تحت خط الفقر، أي ما يعادل 28% من مجموع السكان وأنه لا يزال واحد من خمسة من العرب يقل دخله عن دولارين في اليوم، والغريب في الأمر أنه رغم زيادة حدة الفقر والبطالة التي تعاني منها البلدان العربية والتي أكدتها تلك الدراسات، إلا أن قائمة أغنياء العالم لعام 2014 التي نشرتها مجلة فوربس الأمريكية الشهيرة تضمنت 40 مليارديرا عربيا من ثماني دول عربية يملكون ثروات تفوق ميزانيات 11 دولة عربية، أي أننا أمام نقيضين الثراء الفاحش والفقير المدقع وهذا ما يجعلنا نتساءل كيف يكون ذلك؟ ولماذا؟ وإذا كان أغنياء العالم العربي استطاعوا أن يجمعوا تلك الثروات فالسؤال الذي يتردد هنا، هل استطاعوا جمع تلك الثروات من

داخل بلدانهم أم من خارجها؟ وإذا كانت من داخل بلدانهم فما العوامل التي ساعدتهم في تحقيق ذلك الثراء؟ وماهي الاسباب التي أدت الى تفشى الفقر في الوطن العربي رغم غناه بالثروات الطبيعية والبشرية والمادية؟ حقيقة الأمر، هناك اسباب كثيرة أدت الى تفشى الفقر في الوطن العربي منها عدم توفر المناخ الملائم لزيادة تدفق الاستثمارات العربية البينية، وعدم وجود قوانين وتشريعات وطنية، تساعد على جذب المزيد من الاستثمارات، واستغلال الثروات الطبيعية والميزات النسبية، التي تتميز بها الدول العربية لتعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية العربية الشاملة والتكامل الاقتصادي العربي، كذلك زيادة الانفاق العسكري حيث تخصص بعض الدول العربية جزءاً كبيراً من ميزانيتها لشراء الاسلحة والمعدات العسكرية، وايضا تعرض الوطن العربي لثورات وتغييرات سياسية حادة انتقلت من بلد عربية لأخرى كان لها تأثيراً كبيراً على تغيير الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية بها، أيضا يعتبر الفساد أحد العوامل المؤثرة لتفشى الفقر، فمؤشرات الفساد في العالم العربي تعتبر من الأعلى في العالم بحسب الشفافية الدولية.

ومن خلال استقرار هذه المفارقة بين زيادة ثروات المنطقة وتضخم ثروة بعض المليارديرات العرب وارتفاع الفقر فيها، تتضح لنا مجموعة من الحقائق، منها أن التعاون الاقتصادي العربي لا يزال بعيداً عن الواقع، وأن العلاقات الاقتصادية للدول العربية الثرية تتجه إلى خارج المنطقة حيث انها لا تدخل في دائرة استهداف القضاء على الفقر، أو تحسين الأداء التنموي للدول العربية الفقيرة بل كل يعمل على حدة، واذا استمر الوضع على ما هو عليه ستزداد الامور سوءاً عن ذي قبل.

جيهان السنباطي، شمس نيوز، 18 أكتوبر 2018.

Document 3



التوزيع العادل للثروة في البلدان العربية
أخبار اليوم، 7 ماي 2014.

