

BTS TRANSPORT ET PRESTATIONS LOGISTIQUES

ÉPREUVE DE LANGUE VIVANTE ÉTRANGÈRE

ARABE LITTÉRAL

SESSION 2016

Durée : 2 heures

Coefficient : 3

L'usage d'un dictionnaire bilingue est autorisé.

L'usage de la calculatrice est interdit.

Dès que le sujet vous est remis, assurez-vous qu'il est complet.

Le sujet se compose de 5 pages, numérotées de 1/5 à 5/5.

BTS Transport et Prestations logistiques	Session 2016
ARABE LITTÉRAL	Code : TSE2LVE ARL Page : 1/5

وزارة الداخلية المغربية تطلق برنامج "دعم تجديد سيارات الأجرة من الحجم الكبير"
نهاية أكتوبر 2015 آخر موعد لتقديم الطلبات

في إطار الإجراءات الرامية لتطوير خدمة النقل بواسطة سيارات الأجرة ودعم المهنيين في هذا القطاع، أطلقت وزارة الداخلية برنامجاً لدعم تجديد سيارة الأجرة من الحجم الكبير. وأعلنت الوزارة تخصيص منحة مالية قيمتها 80 ألف درهم لكل سيارة أجرة من الحجم الكبير تستوفي شروط الاستفادة، على أن يتم سحبها من السير نهائياً واستبدالها بسيارة جديدة تستجيب من حيث عدد مقاعدها وتجهيزاتها لشروط السلامة والراحة المطلوبة لنقل عدد الركاب المسموح بهم "6 ركاب بالإضافة إلى السائق".

وأوردت الوزارة أن هذه المنحة ستؤدي لفائدة كل مستفيد مباشرة لدى الوكلاء المُسوّقين للسيارات الجديدة كمساهمة في تمويل شرائها، مؤكدة على أن الغاية من هذا الدعم هو الرفع من جودة الخدمات المقدّمة لمستعملي هذا الصنف من وسائل النقل العمومي، وتحسين ظروف العمل والدخل بالنسبة للمهنيين، وذلك من خلال تشجيعهم على اقتناء سيارات أجرة جديدة أقل استهلاكاً للوقود، وأكثر ملاءمة لشروط السلامة الطرقية ولراحة الركاب ومتطلبات الحفاظ على البيئة. وأضاف المصدر ذاته، أن وزارة الداخلية عملت من أجل تحقيق هذه الأهداف على تبسيط القوانين الحالية وعلى اتخاذ كافة التدابير قصد التعجيل بالبت في طلبات الاستفادة من الدعم التي يمكن لأصحاب سيارات الأجرة من الحجم الكبير تقديمها لدى المصالح المختصة بمختلف العمالات والأقاليم إلى غاية 30 أكتوبر 2015.

ولمواكبة هذا البرنامج، أحدثت وزارة الداخلية بوابة إلكترونية بعنوان: www.taxijdid.ma وذلك بهدف التعريف بشروط الاستفادة من منحة تجديد سيارات الأجرة من الحجم الكبير والاطلاع على القوانين من أجل معالجة الطلبات. كما تقدم هذه البوابة الإلكترونية خدمات عن بعد لفائدة المهنيين ووكلاء تسويق السيارات المنخرطين في هذا البرنامج، وذلك بتمكينهم من تحميل الوثائق ونماذج الاستمارات، وتتبع مراحل معالجة الملفات ونتيجة الطلبات، وكذا ملفات الأداء المقدمة من قبل وكلاء بيع السيارات من أجل دفع منحة التجديد.

وكان مجلس الحكومة قد صادق في وقت سابق على مرسوم يقضي بتحويل منح لتجديد سيارات الأجرة الكبيرة، حيث نص مشروع المرسوم على استبدال سيارات الأجرة الكبيرة القديمة بسيارات جديدة.

ويشترط المرسوم أن يتجاوز عمر السيارة المراد استبدالها عشر سنوات في تاريخ إيداع طلب التجديد، مع التشديد على أن تكون هذه العربة قد استعملت كسيارة أجرة أكثر من ثلاث سنوات على الأقل. وفي حال قبول الطلب، يتعين على المعني بالأمر سحب السيارة القديمة نهائياً وتقديمها لدى الجهات المختصة لتحطيمها، مع التزامه باستعمال السيارة الجديدة كسيارة أجرة لمدة سنتين وإلا تعرض لغرامة مالية.

ويشار إلى أن 45 ألف سيارة أجرة من الصنف الأول بالمغرب يصل متوسط عمرها إلى 30 سنة.

عن موقع "بيان اليوم"، محمد حجوي 20-10-2015

LA MISE EN SERVICE DU PREMIER TGV AU MAROC REPOUSSÉE À 2018

Le tarif variera selon le trafic et les saisons.

La clientèle potentielle estimée à 7 millions de passagers.

La ligne grande vitesse (LGV) ne devrait entrer en service qu'au premier semestre de 2018 au lieu de 2016 comme le prévoyait le planning initial. Enfin, si tout va bien à cause de la lourdeur de la procédure d'homologation de cette première LGV au Maroc. L'annonce en a été faite par Mohamed Rabie KHLIE, directeur de l'Office National des Chemins de Fer (ONCF), au lendemain du conseil d'administration. La première rame du TGV, qui a été réceptionnée lundi dernier, sera soumise à une batterie de tests au niveau de la plateforme de maintenance construite à Tanger et sur la voie ferrée classique. Le train sera soumis à une vitesse expérimentale de 350 km/h. À son lancement, il circulera à 320 km/h sur le tronçon Tanger-Kenitra et à 160 km/h jusqu'à Casablanca. Les tests vont durer jusqu'à fin 2017.

La construction de la LGV a connu beaucoup de retard, notamment à cause des expropriations. Bien que l'ONCF ait opté pour des procédures à l'amiable, plusieurs propriétaires ont refusé de céder leur terrain. Mais le directeur général affirme que « le foncier est maintenant sécurisé à 100% ».

Le projet de LGV devrait coûter plus que les 20 milliards de DH prévus au départ. Mais le surcoût ne devrait pas dépasser 15 %. Un dépassement comparable avec des projets similaires en Europe et en Chine.

La LGV circulera sur une voie dédiée. Les voies actuelles seront exclusivement réservées au transport de marchandises entre le port Tanger-Med et Casablanca. Par conséquent, les passagers souhaitant voyager sur la ligne Casablanca-Tanger devront obligatoirement emprunter le train à grande vitesse. C'est la raison pour laquelle bon nombre d'utilisateurs s'interrogent sur la tarification qui sera appliquée puisqu'ils n'auront pas d'autre choix. Sur cette question, le management se veut rassurant: « La LGV est destinée aux clients actuels. Nous sommes en train de réfléchir à une tarification intelligente ». L'ONCF empruntera au transport aérien le principe qui consiste à vendre les places du TGV en tenant compte de la date de réservation, de l'heure de départ et de la disponibilité des sièges. Ainsi, le prix sera fonction de la date d'achat du billet et du remplissage du train. Mais dans tous les cas, l'Office n'a pas intérêt à faire circuler une LGV vide. Le business plan table sur le transport de 7 millions de voyageurs par an. Le fonds de commerce actuel de la ligne Casablanca-Tanger est estimé à 4 millions de voyageurs. L'enjeu sera de ne pas perdre cette clientèle et de grignoter des parts de marché aux autres modes de transport.

Le projet de la LGV constitue actuellement le plus grand chantier ferroviaire à l'échelle du continent. Une fois achevé, il devrait permettre au Maroc d'améliorer son rang mondial (37^e en 2014). Déjà premier sur le continent, le Royaume reste pénalisé par son infrastructure actuelle, aujourd'hui saturée. D'où la signature d'un contrat-programme 2010-2015 de 34 milliards de DH entre le gouvernement et l'ONCF. La feuille de route porte notamment sur le triplement de l'axe le plus fréquenté, Casablanca-Kenitra pour un budget de 4,5 milliards de DH. Le deuxième tronçon le plus sollicité reste Casablanca-Marrakech. La ligne est actuellement saturée. Le moindre incident entraîne des retards en cascade. Un avenant a été ajouté au contrat-programme 2010-2015 pour doubler cette voie pour un coût de 2,5 milliards de DH. Le renforcement des connexions ferroviaires permettra d'introduire de nouveaux trains sur le réseau et donc d'augmenter l'offre de transport. Ce qui se traduira par l'amélioration de la ponctualité des trains.

Extrait du site : www.leconomiste.com , le 3/7/2015

BTS Transport et Prestations logistiques		Session 2016
ARABE LITTÉRAL	Code : TSE2LVE ARL	Page : 4/5

TRAVAIL À FAIRE

A- Compréhension de l'écrit

Rédigez en **français** un compte rendu du document 1. (8 à 10 lignes)

B- EXPRESSION ECRITE

Présentez en **arabe** les informations principales du document 2.