

**ÉPREUVE DE LANGUE VIVANTE ÉTRANGÈRE**

**SESSION 2014**

**ARABE LITTÉRAL**

**Durée : 2h00**

**Coefficient : 3**

**Dictionnaire unilingue 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 4 pages, numérotées de 1/4 à 4/4.

## TEXTE 1

### نظام جديد لتصنيف مقاولات النقل الطرقي الجماعي

جريدة " العلم " نشر يوم ١٢ - ٠٢ - ٢٠٠٩

تم الأربعاء الماضي التوقيع على دفتر التحملات يحدد الشروط الواجب توفرها لممارسة النقل الطرقي السياحي.

وقال كريم غلاب في سياق ذلك إن قطاع النقل الطرقي الجماعي للأشخاص في الميدان الاقتصادي والاجتماعي يلبي ٥٢ في المائة من مجموع التنقلات، وأصبح من الضروري إعادة النظر في النظام الحالي وتأهيل الشركات والمؤسسات والمهنيين الممارسين فيه، مضيفاً أن الوزارة تتوفر حالياً على رؤية واضحة فيما يخص منظومة النقل، والتصور العملي الذي يتطلبه إصلاح القطاع من تدابير تمهيدية وإجراءات فعلية، خصوصاً ما يتعلق بالتدابير المواكبة الضرورية لتأهيل الفاعلين وضمان توفير خدمات النقل وتحديد ضوابط ومنهجية عملية لتخطيط وتدبير القطاع.

وأكد أن وزارة النقل والتجهيز ستعتمد نظاماً جديداً لتصنيف وتأهيل مقاولات النقل الطرقي الجماعي للأشخاص بهدف الرفع من مستوى القطاع وتشجيع المقاولات ذات الفعالية المرتفعة من خلال التمييز بين الفاعلين حسب مستوى التزامهم واحترامهم للقواعد الخاصة بجودة الخدمات وشروط السلامة ومستوى الموارد البشرية والمادية التي يتوفرون عليها، وخصوصاً على مستوى التأطير والسياقة وجودة الحظيرة وبنيات الاستقبال والصيانة الميكانيكية للعربات.

وفي هذا الاتجاه تم إعداد دفتر تحملات يحدد الشروط الواجب توفرها في الوكالات التجارية والعربات المستخدمة ومستوى تأهيل الموارد البشرية، علماً أن النصوص القانونية والتنظيمية الجاري بها العمل في قطاع النقل الطرقي للأشخاص لا تتضمن أية مقتضيات حول شروط منح رخص النقل ولا تحدد معايير تقنية أو نوعية لولوج المهنة.

وأشار كريم غلاب أن نسبة استغلال رخص النقل السياحي التي تمنحها لجنة النقل الأولوية غير كافية إذ تقارب ٤٥ في المائة، حيث يتم استغلال ٤٨٥١ رخصة من أصل ١٠ آلاف و ٨٤٤ رخصة، وعزا ذلك إلى عدم توفر العديد من المقاولات على القدرات المالية الضرورية للاستثمار في القطاع وافتقارها للمؤهلات المهنية والمعرفة اللازمة لممارسة النقل السياحي، لذلك تمت مراجعة دفتر التحملات والنص على إلزامية التوفر على حظيرة للعربات تستوعب على الأقل ٥٢ مقعداً كحد أدنى، وإلزامية التوفر على مسؤول عن تدبير وتسيير نشاط النقل السياحي يستوفي شروط الأهلية المهنية، والتصريح بالمستخدمين لدى الصندوق الوطني للضمان الاجتماعي وتمكينهم من نظام التأمين الصحي الإجباري، وضمان تتبع الحالة الصحية للسائقين، والتوفر على قوائم محصلة (Check - lists) لعملية مراقبة العربات، مع الاحتفاظ بأسطوانات جهاز قياس الزمن والسرعة.

كما يضيف دفتر التحملات شفافية على مسطرة منح رخص النقل السياحي ويحدد الأجل التي تستغرقها، ويلزم ممارسة النقل السياحي وطنياً لمدة سنتين قبل الانتقال لممارسة النقل السياحي الدولي .

## TRAVAIL À FAIRE

### A. Compréhension de l'écrit

Rédiger en français un compte rendu de ce document. (8 à 10 lignes).

BTS TRANSPORT ET PRÉSTATIONS LOGISTIQUES	Session 2014
ARABE LITTÉRAL	TSE2LVE ARL
	Page : 2/4

## TEXTE 2

**Transport international routier : 400 entreprises spécialisées et seulement 1 400 véhicules.**

*Le secteur est très atomisé et manque de compétitivité. 80 % du volume de marchandises transporté est réalisé avec l'Union européenne. Le trafic avec les autres pays du Maghreb est nul.*

Le transport international routier (TIR) marocain ne pèse pas lourd. Il renferme cependant des capacités de développement intéressantes et de bonnes perspectives pour l'avenir, à condition d'adopter certaines mesures au niveau du tissu des entreprises du secteur ainsi que des mesures d'accompagnement que l'administration devrait mettre en œuvre. C'est ce qui ressort d'une nouvelle étude réalisée par le cabinet international «Advanced logistics Group» pour le compte du ministère du transport et de l'équipement qui veut arrêter une stratégie pour le secteur. D'après cette étude, le TIR représente plus de 8 % du trafic international global de marchandises au Maroc, 10 % du transport routier, et occupe la 2e place après le transport maritime. Sa part dans les échanges de marchandises avec l'Union européenne est beaucoup plus importante. Elle est en moyenne de 20 % (15 % pour les importations et 33 % pour les exportations), en raison de la proximité géographique, mais aussi «de la rapidité et de la flexibilité de ce mode transport», souligne l'étude. Il en ressort aussi que l'UE représente près de 80 % des origines et des destinataires du TIR marocain. Le reste étant dispersé entre l'Europe de l'Est et certains pays de l'Afrique subsaharienne à travers la Mauritanie. Malgré un important potentiel, le trafic vers les autres pays du Maghreb, jusqu'en Égypte, est nul compte tenu de la fermeture des frontières avec l'Algérie, notamment.

Malgré ce déséquilibre, le TIR marocain connaît depuis 2000 un taux de croissance annuel moyen du volume de marchandises de 7 % jusqu'en 2008. Cette tendance s'est inversée en 2009 du fait de la crise. Le volume transporté avait reculé de 8 % par rapport à l'année précédente. Entre ces deux années, le nombre de véhicules TIR entrant et sortant du Maroc est passé de 193 000 à 182 000, soit une diminution de 6 %, alors que ces mouvements connaissaient un rythme de croissance moyen de 3,3 % par an. C'est le port de Tanger qui accapare le plus gros du trafic TIR avec 85 % du volume en 2009, grâce à sa proximité avec Algesiras. Entre 2001 et 2009, Tanger a affiché un taux de croissance moyen de 10 % par an, mais l'étude est muette sur les conséquences du transfert de cette activité vers Tanger Med en 2010. Durant la même période, le port de Casablanca qui draine 10 % du volume a connu un taux de croissance annuel de 5 %, alors que Nador et Agadir représentent à eux deux 6 % de l'activité. Les principales marchandises transportées par le TIR à l'import sont les produits industriels (48 %), les produits textiles (10 %) et les produits de consommation courante (8 %). À l'export, les fruits et légumes constituent 70 % du volume, le textile et confection 8 %, et les produits de consommation périssables 5 %.

Depuis la libéralisation du transport de marchandises en 2003, le secteur s'est développé, mais il reste encore beaucoup à faire. En 2009, on enregistrait plus de 30 000 inscriptions au registre du commerce de transporteurs de marchandises pour le compte d'autrui et autant pour compte propre, plus de 70 000 véhicules, 131 commissionnaires et 15 loueurs de véhicules. 85 % des entreprises n'ont qu'un ou deux véhicules et 88 % sont des entreprises individuelles. Dans le secteur, entre 300 et 400 entreprises seulement font du TIR, exploitant un parc qui ne dépasse pas les 1 400 véhicules, soit moins de 2 % du parc global, et moins de 8 % des véhicules sont de plus de 19 tonnes. On constate que la plupart des entreprises du TIR sont domiciliées à Casablanca, Tanger et Agadir pour le transport frigorifique. D'après plusieurs estimations sur lesquelles les rédacteurs de l'étude disent s'être basés, « le taux de participation des entreprises marocaines dans le TIR oscillerait entre 20 % et 35 % de l'ensemble du transport international routier à partir ou à destination du Maroc ».

<b>BTS TRANSPORT ET PRÉSTATIONS LOGISTIQUES</b>		<b>Session 2014</b>
<b>ARABE LITTÉRAL</b>	<b>TSE2LVE ARL</b>	<b>Page : 3/4</b>

D'autres pays comme la Turquie ou la Roumanie ont un secteur du TIR plus développé avec de grandes entreprises. L'étude s'est attelée aussi à souligner la corrélation qui existe entre la croissance du PIB et celle du TIR. Il en ressort que depuis 2004 le PIB a connu une croissance annuelle moyenne de 5 %, alors que celle du TIR a enregistré 1 ou 2 points de plus, soit 6 à 7 %. En se basant sur les prévisions de croissance de l'économie marocaine, avancées par le FMI jusqu'en 2015, le TIR devrait totaliser 5,9 millions de tonnes en 2015 et 7,8 millions en 2020.

*Mohamed Moujahid, la vie éco.com, 15/11/2011*

## **TRAVAIL À FAIRE**

### **B. Expression écrite**

Présenter en **arabe** les informations principales du texte. (12 à 15 lignes)

<b>BTS TRANSPORT ET PRÉSTATIONS LOGISTIQUES</b>		<b>Session 2014</b>
<b>ARABE LITTÉRAL</b>	<b>TSE2LVE ARL</b>	<b>Page : 4/4</b>