



MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES
ET DE L'INDUSTRIE



MINISTÈRE DU BUDGET
DES COMPTES PUBLICS, DE LA FONCTION PUBLIQUE
ET DE LA RÉFORME DE L'ÉTAT

CONCOURS EXTERNE POUR LE RECRUTEMENT DE TRADUCTEURS

SESSION 2011

COMBINAISON LINGUISTIQUE ANGLAIS - FRANÇAIS - 3^{ÈME} LANGUE



ÉPREUVE ÉCRITE D'ADMISSIBILITÉ N° 2 DU 25 MAI 2011



ÉTUDE D'UN DOSSIER CONSTITUÉ DE DEUX TEXTES, LE PREMIER À CARACTÈRE SPÉCIFIQUE ET LE SECOND DE NATURE JURIDIQUE, RÉDIGÉS EN FRANÇAIS, COMPORTANT LES EXERCICES SUIVANTS :

- SYNTHÈSE EN ANGLAIS DU PREMIER TEXTE ;
- TRADUCTION EN ANGLAIS D'UNE PARTIE DE CE TEXTE ;
- COMMENTAIRE EN FRANÇAIS DE CE MÊME TEXTE (30 LIGNES MINIMUM) ;
- TRADUCTION EN ANGLAIS DU SECOND TEXTE



(Durée : 5 heures - Coefficient : 7)

REMARQUES IMPORTANTES :

- les copies doivent être rigoureusement anonymes et ne comporter aucun signe distinctif ni signature, même fictive, sous peine de nullité.
- le candidat s'assurera, à l'aide de la pagination, qu'il détient un sujet complet.
- l'usage de tout dictionnaire ou lexique est formellement interdit.

TOUTE NOTE INFÉRIEURE À 10 SUR 20 EST ÉLIMINATOIRE

SUBJECT

Text No. 1: text on a specific subject

- Summarize the text in English (approximately 300 words);
- Translate the part between brackets into English:
[From *Les objectifs d'une politique européenne volontariste* up to *qu'en Méditerranée.*]
- Prepare a commentary on this text in French (minimum of 30 lines).

Text No. 2: legal text

- Translate the entire text into English.

2 août 2006

[[Les objectifs d'une politique européenne volontariste en matière de transports

Affirmer la puissance, assurer la cohésion. Les objectifs d'une politique européenne volontariste en matière de transports

Jean-Paul Baquiast

Pour beaucoup d'hommes politiques, américains et britanniques, l'Europe n'est rien qu'un territoire sans frontières, non structuré et donc incapable de se comporter en puissance politique et économique. Ce serait en partie vrai si l'Europe ne s'était pas organisée depuis longtemps autour de réseaux de transports d'une qualité unique au monde, en plein développement et capables d'apporter à l'Europe des prochaines décennies l'indispensable cohésion qui en feront une vraie puissance.

Les transports en Europe donnent cependant l'impression d'une grande anarchie et de multiples contradictions : entre la route omniprésente et les autres modes, entre les Etats et régions bien desservis et les autres, entre les interventions publiques en faveur des infrastructures lourdes et les initiatives privées jouant la carte de la rentabilité immédiate aux dépens des intérêts européens à long terme. C'est indéniable. Cependant, quand on compare la situation des transports en Europe et celle des transports dans les autres continents, y compris dans la « riche » Amérique du Nord, l'avance européenne est indiscutable. Il suffirait de peu de choses pour la transformer en un avantage décisif dans la compétition mondiale.

Nous pensons que ce peu de choses – qui représenterait en fait une mutation considérable des esprits contaminés par les pensées uniques libérales – est à la portée des Européens. Ce "peu de choses" serait en effet dans la ligne des traditions historiques ayant fait, depuis l'Empire romain, de l'intervention de la puissance publique en faveur des voies de communication la base même de la puissance impériale. Certes, aujourd'hui, une politique de puissance en matière de transports ne suffira pas. Elle ne remplacera pas l'effort considérable en recherche-développement qu'il faut mener par ailleurs pour que l'Europe se tienne à la hauteur des grands concurrents américains et asiatiques. Mais elle y contribuera directement, car les technologies nécessaires à une politique de puissance en matière de transports ne seront pas obtenues sans précisément un effort de recherche-développement considérable – dont heureusement les Européens possèdent déjà certaines des bases, grâce à des industries et des laboratoires très concurrentiels.

Mais comment définir une telle politique de puissance au profit des transports européens ? Nous voudrions présenter dans cet article quelques points qui nous semblent devoir en constituer les préalables.

1. Le cadre géographique

L'Europe concernée ne se limitera pas aux pays de l'Union. Elle comprendra d'abord la Confédération helvétique, déjà bien engagée pour sa part dans une politique intelligente de modernisation des infrastructures, au profit notamment du rail, et qu'il faudra convaincre de rejoindre une démarche géopolitique commune. Elle visera aussi à impliquer, même s'ils ne font pas partie politiquement de l'Europe, les pays voisins générateurs de flux entrants et sortants et donc intéressés à leur rationalisation : Russie, Turquie et autres pays frontaliers.

On ajoutera au domaine terrestre le domaine maritime de la zone exclusive des 200 miles. Cet espace doit être repris en main par les Etats européens, avec l'imposition de mesure de surveillance et de protection s'imposant à tous navires, de quelque nationalité qu'ils soient. Les Etats-Unis l'ont décidé pour ce qui concerne leurs eaux territoriales de façon unilatérale et tout le monde a dû en tenir compte. L'Europe doit faire de même. Cela supposera notamment la mise en place de corps et flottes de garde-côtes efficaces, ainsi que sans doute le pilotage obligatoire dans les détroits et chenaux à risque, tant en Manche et mer du Nord qu'en Méditerranée.]]

2. Les types de transports

La politique concernera les transports de marchandises, en priorité (les plus lourds et les plus polluants), mais aussi les transports de voyageurs. Elle inclura aussi les transports « dématérialisés » à base de réseaux numériques, compléments et de plus en plus alternatives crédibles aux précédents. De tels réseaux seront généralement satellitaires et nécessiteront donc une politique spatiale européenne active. On mettra notamment en place, plus vite qu'actuellement prévu, le système de géolocalisation européen Galiléo destiné à remplacer l'américain GPS.

Dans le même esprit, la politique européenne à élaborer ne se limitera pas aux infrastructures. Elle comportera une politique dynamique de développement de véhicules adaptés aux nouvelles infrastructures et aux nouveaux enjeux économiques : matériels roulants ferroviaires, navires de divers types, moteurs et réseaux de distribution d'énergie faisant appel aux énergies appelées à remplacer le pétrole.

3. La prise en compte des évolutions économiques, technologiques et de protection de l'environnement à prévoir sur le quart de siècle, sinon sur le demi-siècle

Il est difficile de prévoir sur de telles durées, vu la rapidité des évolutions technologiques et de celles des contraintes. Néanmoins le transport implique le long terme, ce qui en fait précisément le domaine par excellence des politiques publiques visant l'intérêt général de longue période.

Dressons ici une courte liste des évolutions à intégrer dans des politiques échelonnées sur un quart de siècle et sur un demi-siècle :

- la diminution des réserves accessibles et le coût croissant des carburants fossiles. Ceci impose de les remplacer sans attendre, grâce à des actions volontaristes d'incitation (notamment fiscales), par des énergies de remplacement : traction électrique, hydrogène d'origine nucléaire, bio-carburants (dans certaines limites à ne pas dépasser).
- le refus croissant des accidents et gaspillages de toutes sortes dus aux transports routiers, même si ceux-ci consomment d'autres carburants que le pétrole. Le transport routier demeurera utile pour les liaisons courtes mais devrait progressivement être condamné pour les liaisons longues et les frets lourds.

4. L'adoption de procédures de décision et de financement faisant un large appel à une régulation intergouvernementale émanant des Etats et de l'Union européenne

On fera valoir que les objectifs énumérés ci-dessus, aussi souhaitables soient-ils, se heurteront d'une part au manque de ressources financières, d'autre part à la concurrence et au refus de coopérer des Etats – sans parler de l'opposition de groupes d'intérêt capables de bloquer la vie économique et de défaire des majorités parlementaires en cas d'affrontements directs.

D'une façon générale, le projet présenté ci-dessus repose sur le concept général d'optimisation, en temps aussi réel que possible. Généralisée dans les systèmes vivants (par exemple au sein des échanges se produisant dans les cellules et dans les organismes) cette optimisation permet de proportionner exactement les solutions tant aux ressources qu'aux besoins de survie.

Quant aux institutions nécessaires à la définition et à la conduite d'une telle politique, n'en parlons pas ici. Elles apparaîtront d'elles-mêmes si le nouvel état d'esprit se répand. Elles associeront les gouvernements (ceux des Etats-membres et les autres), les institutions de l'Union européenne et, sans doute, des associations et fondations à créer pour populariser la démarche.

Code de la consommation
Titre II : Pratiques commerciales
Chapitre préliminaire : Pratiques commerciales déloyales

Article L120-1

Les pratiques commerciales déloyales sont interdites. Une pratique commerciale est déloyale lorsqu'elle est contraire aux exigences de la diligence professionnelle et qu'elle altère, ou est susceptible d'altérer de manière substantielle, le comportement économique du consommateur normalement informé et raisonnablement attentif et avisé, à l'égard d'un bien ou d'un service.

Le caractère déloyal d'une pratique commerciale visant une catégorie particulière de consommateurs ou un groupe de consommateurs vulnérables en raison d'une infirmité mentale ou physique, de leur âge ou de leur crédulité s'apprécie au regard de la capacité moyenne de discernement de la catégorie ou du groupe.

.....

Sous-section 2 : Publicité

.....

Article L121-9

La publicité comparative ne peut :

1° Tirer indûment profit de la notoriété attachée à une marque de fabrique, de commerce ou de service, à un nom commercial, à d'autres signes distinctifs d'un concurrent ou à l'appellation d'origine ainsi qu'à l'indication géographique protégée d'un produit concurrent ;

.....

Section 9 : Contrats d'utilisation de biens à temps partagé, contrats de produit de vacances à long terme, contrats de revente et contrats d'échange

.....

Article L121-61

Les contrats mentionnés au premier alinéa de l'article L. 121-60 sont ainsi définis :

1° Le contrat d'utilisation de biens à temps partagé est un contrat d'une durée de plus d'un an par lequel un consommateur acquiert, à titre onéreux, la jouissance d'un ou plusieurs biens immobiliers ou mobiliers, à usage d'habitation, pour des périodes déterminées ou déterminables ;

2° Le contrat de produit de vacances à long terme est un contrat d'une durée de plus d'un an par lequel un consommateur acquiert, à titre onéreux, un droit à hébergement pour une période déterminée ou déterminable assorti de réductions ou d'autres avantages ou services ;

3° Le contrat de revente est un contrat de service par lequel un professionnel, à titre onéreux, assiste un consommateur en vue de la vente, de la revente ou de l'achat d'un droit d'utilisation de biens à temps partagé ou d'un produit de vacances à long terme ;

4° Le contrat d'échange est un contrat à titre onéreux par lequel un consommateur accède à un système d'échange qui lui permet, en contrepartie de son contrat d'utilisation de biens à temps partagé ou de son contrat de produit de vacances à long terme, d'accéder à la jouissance d'un autre bien ou à un autre hébergement ou à d'autres services.

Pour les contrats visés aux 1° et 2°, la détermination de la durée minimale tient compte de toute clause contractuelle de reconduction ou de prorogation tacite les portant à une durée supérieure à un an.