

Conception : BANQUE ELVi

emlyon BS – ESCP BS – ESSEC – HEC Paris

LANGUE VIVANTE A

FILIÈRE ÉCONOMIQUE et COMMERCIALE et FILIÈRE LITTÉRAIRE

Mardi 2 mai 2023, de 14 h. à 18 h.

ARABE – ITALIEN – PORTUGAIS - RUSSE

Durée : 4 heures

N.B. :

Les candidats ne sont pas autorisés à modifier le choix effectué lors de l'inscription de la langue vivante A dans laquelle ils doivent composer.

Aucun document n'est autorisé ; l'utilisation de toute calculatrice ou de tout matériel électronique est interdite.

Si au cours de l'épreuve, un candidat repère ce qui lui semble être une erreur d'énoncé, il la signalera sur sa copie et poursuivra sa composition en expliquant les raisons des initiatives qu'il sera amené à prendre.

ARABE

Ce sujet comporte les 4 documents suivants :

- Document 1 - الجواز أو الراتب
- Document 2 - فرض جواز التلقيح
- Document 3 - Épidémie de coronavirus vs libertés individuelles
- Document 4 - صورة لمتظاهرة في المغرب

I - COMPRÉHENSION : RÉSUMÉ ANALYTIQUE COMPARATIF

Répondez en arabe à la question posée en 350 mots (+ ou - 10%) en identifiant et en comparant les informations pertinentes dans les documents du dossier, sans commentaire personnel ni paraphrase.

Question

1. الفهم (350 كلمة)

لخص الأفكار الرئيسية في الوثيقتين الأولى والثانية بطريقة مقارنة، مع الإشارة إلى الاتفاقات أو التناقضات والمواقف المختلفة.

II - EXPRESSION PERSONNELLE : ESSAI ARGUMENTÉ

Répondez en arabe à la question posée en 500 mots (+ ou - 10%) en réagissant au contenu du dossier, sans paraphraser celui-ci, tout en développant votre opinion personnelle. Vous devez illustrer votre argumentation avec des exemples culturels, civilisationnels et/ou historiques du monde arabophone)

Question

2. تعبير شخصي (500 كلمة)

مع الأخذ في الاعتبار كل الوثائق الموجودة في الملف ومعرفتك الخاصة حول الأزمة الوبائية المذكورة، اشرح كيف أدت هذه الأخيرة إلى الحدّ من الحريات الفردية والجماعية.

III - TRADUCTION DU FRANÇAIS EN ARABE (THÈME)

Traduire uniquement la partie du texte indiquée en français entre crochets [.....]
200 mots (+ ou - 10%)

3. ترجم إلى العربية من «... Au-delà du strict sanitaire ...» إلى «... mission flash ...»

Document 1 :

الجواز أو الراتب

يشهد المغرب حالة من الجدل التي وصلت إلى حد الدعوة للتظاهر والنزول للشارع، رفضا لما أعلنته بعض الوزارات الحكومية حول إلزام الموظفين بالإدلاء بجواز التلقيح أو شهادة الإعفاء من التلقيح لولوج مقرات العمل، وسيتم منع جميع الموظفين الذين لم يمتثلوا لهذه الإجراءات من الولوج إلى مقرات عملهم، مع اعتبارهم في حالة تعمد الانقطاع عن العمل، وبالتالي الاقتطاع من مرتباتهم .

كعادتها تتجه التنسيقية الوطنية للمغاربة الراضين للتلقيح الإجباري للدعوة للاحتجاجات من جديد والنزول للشارع ضد فرض جواز التلقيح للبروز من جديد، تزامنا مع الإجراءات الشديدة التي لجأت إليها الحكومة. وبدأت بعض التدوينات في المجموعات الخاصة براضي التلقيح وجواز التلقيح على مواقع التواصل الاجتماعي، تدعو للاحتجاج ضد قرارات الحكومة الجديدة، والتي تستهدف الموظفين.

بدورها نشرت التنسيقية الوطنية للمغاربة الراضين للتلقيح الإجباري بفيسبوك، والتي يقدر عدد أعضائها حوالي 75 ألف مناضل، على صفحتها الرسمية بالموقع الإعلان عن بدأ العمل في وضع ملف مطلبى للاحتجاجات المقبلة، والتي يأتي على رأسها إلغاء جواز التلقيح، إضافة إلى مطالب بخفض الأسعار، وتوفير الشغل.

ويأتي تجدد دعوات الاحتجاج، بعد أسابيع من توقفها، على إثر اتخاذ الحكومة بعض الإجراءات التخفيفية، منها إلغاء فرض جواز التلقيح للتنقل بين المدن، حيث سبق لمئات المغاربة أن خرجوا في مدن مختلفة للاحتجاج على إلزامية الجواز. ولقيت الإجراءات التي شرعت الحكومة في اتخاذها مؤخرًا، رفضا واسعا، سواء من طرف أصوات سياسية أو نقابية أو حقوقية، إضافة إلى الموظفين والمواطنين.

وكان رئيس الحكومة عزيز أخنوش قد عقد الأربعاء لقاء مع زعماء المركزيات النقابية حول الوضعية الوبائية، وإجراءات الحكومة للدفع بتعميم التلقيح وطنيا مع التشديد على الجرعة الثالثة المعززة.

وأبرز ممثلو المركزيات النقابية في مداخلاتهم أن استكمال مسار التلقيح سيسمح بالعودة التدريجية إلى الحياة الطبيعية، مع انخراطهم في الرفع من وتيرة تشجيع المواطنين وتعبئتهم من أجل الإقبال على التلقيح، مُنوهين بما حققته المملكة من مكتسبات في مجال مكافحة الجائحة. لكن الكونفدرالية الديمقراطية للشغل ترى أن مدونة الشغل وقانون الوظيفة العمومية لا يسمحان للحكومة بمنع الموظفين من ولوج مقرات عملهم بسبب موقفهم الراض للتلقيح. وتوعدت قطاعات حكومية، والإدارات العمومية، موظفيها الراضين للتلقيح بالانقطاع من رواتبهم، بهدف الرفع من وتيرة التعبئة من أجل الالتزام بجميع الإجراءات الاحترازية، والتقيد بكل التوجيهات الصادرة عن السلطات الحكومية، داخل مختلف الإدارات والمؤسسات.

وأكد رئيس المجموعة النيابية لحزب التقدم والاشتراكية بمجلس النواب رشيد حموني أنهم مع الجهود الوطني في عملية التلقيح الاختياري من أجل التحصين الجماعي وحفظ الصحة العامة، لكننا لسنا متفقين

نهائياً مع إجراء اقتطاع رواتب الموظفين واعتبارهم في حالة تخذ عن العمل وترك الوظيفة، والتي تصل عقوبتها إلى حد الطرد من الوظيفة العمومية. كما دعا رشيد حموني الحكومة إلى اتخاذ إجراءات تحفيزية ومشجعة لحث المواطنين على أخذ جرعات التلقيح .

يذكر أن مظاهرات اندلعت في عدة مدن مغربية احتجاجاً على الإجراء، الذي سيقيد حركة غير الحاصلين على التطعيم ضد فيروس كورونا إذ أن عدم امتلاك وثيقة التطعيم جواز التطعيم ستحول دون إمكان دخول المؤسسات العامة، أو الأماكن العامة كالمطاعم.

المغرب الآن، 05 فبراير 2022 م

Document 2 :

فرض جواز التلقيح

خلف فرض السلطات المغربية جواز التلقيح جدلاً واسعاً في البلاد، ذهبت إثره آراء كثيرة إلى اعتبار القرار إجباراً على تلقي اللقاح بعدما أكدت السلطات اختيارية الحصول عليه في وقت سابق.

وجواز التلقيح، وثيقة تُمنح في المغرب لكل من تلقى جرعتي التطعيم المضاد لفيروس كورونا، قررت السلطات فرض إبرازها اعتباراً من 25 أكتوبر/ تشرين الأول الجاري، كشرط حصري من أجل التنقل بين المحافظات والمدن، والسفر إلى الخارج، ودخول المؤسسات العامة والخاصة والفنادق والمقاهي وغيرها. وكانت الحكومة ذكرت، في بيان، أنها قررت اعتماد مقاربة احترازية جديدة قوامها جواز التلقيح كوثيقة معتمدة من جانب السلطات الصحية، وذلك من خلال اتخاذ مجموعة من التدابير .

ومع بدء تنفيذ السلطات قرار جواز التلقيح، تعالت أصوات حقوقية وشعبية رافضة للإجراء، داعية إلى ضرورة تراجع السلطات عنه، بحجة المساس بالحقوق الأساسية للمواطنين.

وأعلن حزبان من المعارضة، العدالة والتنمية والحزب الاشتراكي الموحد، ونقابة المحامين، والجمعية المغربية لحقوق الإنسان، في بيانات متفرقة، رفض القرار، معتبرين إياه مخالفاً للدستور، ومقيداً للحريات. وكان أكثر من 20 ألفاً من الحقوقيين والسياسيين في المغرب وقعوا، عقب القرار، على عريضة إلكترونية تطالب بإلغائه. وتظاهر مئات الأشخاص في مدن الدار البيضاء وفاس ومراكش ومكناس، منددين بفرض جواز التلقيح، وسط انتشار أمني مكثف.

وعقب هذا الجدل دعا المجلس الوطني لحقوق الإنسان، الحكومة المغربية إلى استبدال جواز التلقيح بالجواز الصحي، الذي يمكن أن يشهد بالتحصين عبر شهادة الكشف السلبي، أو شهادة طبية تثبت الشفاء من كورونا، أو شهادة طبية تثبت عدم إمكانية أخذ التلقيح.

كما دعا المجلس إلى العمل على ضمان دخول الأماكن العامة، وخصوصا المصالح العمومية، والذي لا يمكن بحسب البيان تقييده من دون قرار ودون اتخاذ الإجراءات الانتقالية الضرورية، بما لا يمس حقوق الأفراد والجماعات في التمتع بالخدمات العمومية.

وفي تعليقه على القرار، قال خالد آيت الطالب، وزير الصحة المغربي، إن جواز التلقيح لا يُعد تقييدا، وإنما جاء من أجل تسهيل رجوع متلقي اللقاح إلى الحياة العامة.

ورأى آيت الطالب، في تصريح إلى وسائل الإعلام بمقر البرلمان الإثنيين الماضي، أن جواز التلقيح مهم من أجل الحفاظ على استقرار الحالة الوبائية، وإنعاش الاقتصاد، ومنع ظهور بؤر وبائية جديدة.

وكان سعيد عفيف، عضو لجنة التلقيح الحكومية، قال في لقاء سابق مع الأناضول إن فرض جواز التلقيح ساهم في تسريع العملية، من خلال الإقبال اللافت على مراكز التلقيح منذ بدء العمل بالقرار. واعتبر أن الاستمرار بهذه الوتيرة سيمكن المغرب من الوصول إلى المناعة الجماعية في بداية ديسمبر/ كانون الأول المقبل.

يونس مسكين، باحث وإعلامي مغربي، قال للأناضول إن هذا القرار جاء ليبيّن أن ما كان مجرد مؤشرات وبوارد لتراجع حقوقي وديمقراطي، بات أمرا واقعا وسياسة مقصودة من جانب الحكومة الجديدة.

ورأى مسكين أن القرار لا يملك أي أساس من المشروعية أو المنطقية، ويحول دون تمتع جزء من المغاربة بحقوق أساسية تكفلها المواثيق الدولية وروح ونص الدستور.

وأضاف أن الحكومة لم تتحمل عناء إصدار وثيقة تتضمن هذا القرار مع مرجعية قانونية أو تأسيس شرعي، بل جاء على شكل بلاغات تم بثها عبر بعض وسائل الإعلام منسوبة إلى جهات حكومية. واعتبر الإعلامي المغربي أن حكومة بلاده قررت من دون سابق إنذار، تحويل التطعيم ضد فيروس كورونا الذي يعد حتى الآن اختياريا، إلى أمر إجباري يؤدي عدم القيام به إلى التجريد من جل الحقوق الأساسية للمواطنين.

ولفت إلى أنه كان بإمكان الحكومة اتخاذ قرار جعل التطعيم إجباريا، ووضع آجال معقولة وإجراءات قانونية لتطبيقه وإنزال عقوبات معينة على المخالفين، لكنها اختارت سلوكا غريبا يجعلها تتصرف خارج مقتضيات الدستور والقوانين. وأردف أنه لا شك في أن هذه القرارات ستدخل المغرب نفقا حقوقيا مظلما، خصوصا بعدما وصل الأمر درجة منع أعضاء البرلمان من دخول مقر المؤسسة بسبب رفضهم تقديم جواز التلقيح لعناصر الأمن التابعين للسلطة التنفيذية والمكلفين بحراسة مبنى المجلس. وكانت السلطات المغربية، منعت الإثنيين، النائبة نبيلة منيب، من دخول مجلس النواب لعدم امتلاكها جواز التلقيح ضد فيروس كورونا. ورأى مسكين أن هكذا إجراء مقصود به ضرب ما تبقى من قيمة معنوية للمؤسسات الرسمية والقوانين، والمغاربة باتوا يخضعون لما يشبه الأحكام العرفية المجردة من أي قيد قانوني، وأن السلطة التنفيذية عازمة على تحطيم كل ما حققه المغاربة من مكاسب حقوقية في العقود الماضية.

محمد الغالي، أستاذ القانون الدستوري في جامعة القاضي عياض اعتبر أن فرض الحكومة جواز التلقيح لا يتعارض مع الدستور المغربي. وفي حديث إلى الأناضول، قال غالي إن هذا القرار يدخل ضمن الإجراءات التي اتخذتها الدولة من أجل الحفاظ على الحق في الحياة، المنصوص عليه في الفصل 20 من دستور البلاد. وأشار إلى أن الحق في الحياة يدخل ضمن قواعد النظام العام، وبالتالي يحق للدولة اتخاذ أي إجراء يكفل حمايته ويمنع من المساس به. واعتبر غالي أن القانون ومقاصده يقضيان بأن الرفض لأخذ جرعات التلقيح يعرض حياة غيره للخطر، من خلال إمكانية نشره المرض، وبالتالي يجب مساءلته قانونيا. وأوضح أن الحق في عدم تلقي التلقيح وإن كان مكفولا قانونيا، إلا أنه يصطدم مع الحق في حماية حياة الآخرين الذي يُعد أسمى وأقوى من حق رفض التلقيح، ويبرر للدولة التدخل من أجل حماية هذا الحق.

القدس العربي، 5 نوفمبر 2021 م

Document 3 :

[Au-delà du strict sanitaire, les épidémies sont, aussi et surtout, des phénomènes politiques. Bousculant les ordres établis, elles imposent au pouvoir exécutif de prendre des mesures d'urgence, des décisions qui peuvent heurter de plein fouet, dans les espaces démocratiques, les libertés individuelles. En France, le gouvernement vient, sur ce thème, de saisir le Comité consultatif national d'éthique. Les membres de cette institution devront, en urgence, se pencher sur « les enjeux éthiques liés à la prise en charge des patients et aux mesures contraignantes de santé publique » prises dans le cadre de la lutte contre le nouveau coronavirus. Signée du Dr Olivier Véran, nouveau ministre français de la Santé, la lettre de mission précise que l'avis du comité devra éclairer le pouvoir exécutif sur l'articulation idéale entre « les impératifs de santé publique » et le « respect des droits humains ». On peut le dire autrement : « explorer les équilibres qui peuvent s'établir entre les mesures prises au nom de l'intérêt collectif et les libertés individuelles ».

Le comité va rendre son avis « rapidement » après avoir constitué un groupe de travail *ad hoc* pour cette « mission flash »]. Son travail sera grandement facilité par celui mené il y a onze ans. Souvenons-nous. Une épizootie¹ d'influenza aviaire due à un virus A (H5N1) touchait alors de nombreux pays d'Asie et faisait craindre la survenue d'une pandémie grippale chez l'homme. La question qui paraissait essentielle aux yeux du CCNE était celle de savoir si l'état d'urgence induit par une pandémie grippale comportait l'éventualité d'une mise à l'arrière-plan de certains principes éthiques fondamentaux. Faut-il subordonner les libertés individuelles à d'autres valeurs plus

¹ Epidémie qui frappe les animaux

ajustées à l'efficacité de la stratégie de lutte contre ce fléau sanitaire ? Jusqu'où une limitation aux allées et venues des personnes peut-elle être imposée ? À quelle condition notre société pourrait-elle accepter que certains de ses membres soient prioritairement vaccinés dans la phase de pénurie vaccinale ?

Extrait de « Épidémie de coronavirus vs libertés individuelles » Jean Yves Nau, Revue Médicale Suisse, 18/03/2020

Document 4 :



صورة لمتظاهرة في المغرب من جريدة هسبريس، 31 أكتوبر 2021 م

ITALIEN

Ce sujet comporte les 4 documents suivants :

- 1 - Breve storia dei sentimenti umani, Oscar Farinetti, La Nave di Teseo, 2019 (extrait).
- 2 - « Ho venduto l'acqua alla Coca Cola non l'anima al diavolo », La Repubblica, 19/09/2019.
- 3 - Diffusione dei negozi Eataly nel mondo, Wikipedia (cartina)
- 4 - « Farinetti : Nos pâtes seront toujours al dente », *Le Figaro*, 6/04/2019.

I - COMPRÉHENSION : RÉSUMÉ ANALYTIQUE COMPARATIF

Répondez en ITALIEN à la question posée en 350 mots (+ ou - 10%) en identifiant et en comparant les informations pertinentes dans les documents du dossier, sans commentaire personnel ni paraphrase.

Qual è il profilo - biografia, personalità, idee - di Oscar Farinetti, così come emerge dai documenti in esame?

II - EXPRESSION PERSONNELLE : ESSAI ARGUMENTÉ

Répondez en ITALIEN à la question posée en 500 mots (+ ou - 10%) en réagissant au contenu du dossier, sans paraphraser celui-ci, tout en développant votre opinion personnelle. Vous devez illustrer votre argumentation avec des exemples culturels, civilisationnels et/ou historiques du monde italoophone.

A partire dall'esempio di Eataly e del suo successo internazionale, in che misura possiamo parlare del cibo italiano come di un vero e proprio soft power su scala globale per l'Italia di oggi?

III - TRADUCTION DU FRANÇAIS EN ITALIEN (THÈME)

Traduire uniquement la partie du texte indiquée en français entre crochets, 200 mots (+ ou - 10%)
de « Ici on ne plaisante pas... » à « ... qui me tiennent le plus à cœur ».

Document 1

Breve storia dei sentimenti umani Oscar Farinetti, La nave di Teseo 2019

Mi sento fortunato per essere nato in un mondo così vario, popolato da tre miliardi di piante, un numero imprecisato di miliardi di miliardi tra funghi e batteri, venti miliardi di animali e quasi otto miliardi di persone. Li ho scritti in ordine di peso sulla Terra: il mondo vegetale fa la parte del leone con l'81,8 %, funghi e batteri seguono con il 17,9%, tutti gli animali incidono per lo 0,25% mentre noi umani rappresentiamo solo lo 0,05% del peso della materia vivente sulla Terra. Tuttavia, pare che questa piccola comunità di viventi, denominata "esseri umani", abbia preso il comando del pianeta. Duecento nazioni, cento lingue e cento religioni, più altre centinaia di minoranze con altrettante lingue e culti indigeni. Mai stati così tanti, multicolori e multiformi. Guardato dall'alto, il nostro pianeta è una meraviglia anche di biodiversità umana.

Ma c'è qualche problema. Ci siamo un po' incartati sulla distribuzione della ricchezza e del cibo, sui movimenti delle popolazioni e sul rispetto della natura. Dovremmo darci una regolata, ma facciamo fatica. I più credono di risolvere con le regole e ne stanno proponendo di ogni tipo, le più disparate. Invece, il vero nodo sta nei sentimenti. Le regole già esistono, forse sono fin troppe. Già esiste la regola che non si gettano le cartacce a terra, esiste la regola che non si scrive sui muri, la regola che dobbiamo differenziare i rifiuti. Più o meno in tutte le nazioni del mondo esiste la regola che vieta di rubare e un'altra che impone di pagare le tasse. Già, per esempio in Italia, la Costituzione sancisce che siamo tenuti ad accogliere le persone che fuggono da situazioni difficili in altri stati, come esiste la regola che chi arriva da altri stati deve attenersi alle regole del nostro. Ma ormai abbiamo capito che le regole da sole non bastano. Finché i sentimenti umani negativi prevarranno su quelli positivi non vi sarà regola che tenga.

E anche nei sentimenti umani siamo biodiversi. Per esempio, gli svedesi e i norvegesi provano sentimenti diversi dagli italiani. Lo stesso vale per i canadesi rispetto ai libici. Ci sono luoghi del mondo dove c'è più fiducia, più rispetto e un forte senso dello stato, mentre ne esistono altri dove le persone non provano fiducia, mancano di rispetto e non si riconoscono nelle istituzioni. Alla fine, scopriamo che è tutta una questione di sentimenti. Quando regnano sentimenti umani negativi, le regole passano in secondo piano. Ma soprattutto scopriamo che non sono le regole a determinare i sentimenti. E' una questione di cultura, di storia e di buon esempio.

Dunque, è arrivato il momento di occuparci dei sentimenti, questo libricino ne costituisce un tentativo. La storia delle generazioni umane che ci hanno preceduto potrà venirci in soccorso. I problemi e le atmosfere si ripetono, quindi studiare come le comunità hanno reagito ci può aiutare a far prima. Noteremo che quando regnavano fiducia, rispetto, altruismo e senso del futuro c'erano benessere, armonia e crescita. Quando invece i sentimenti prevalenti erano sfiducia, egoismo e menefreghismo si viveva male e prevaleva la paura.

Faremo insieme un percorso, rapido ed esemplificativo, tra le sessantamila generazioni di umani che ci hanno preceduto, dall'invenzione del fuoco ad oggi. Chissà, magari

qualcosa da imparare c'è. E magari ci verrà voglia di migliorare. Sarebbe già tanto convincerci che i dubbi sono più sani delle certezze... in un mondo che, per forza di cose, è e resterà per sempre imperfetto.

testo adattato

Document 2

Farinetti: "Ho venduto l'acqua alla Coca Cola, non l'anima al diavolo" **Ettore Livini, La Repubblica, 2019.**

"Non ho venduto l'anima al diavolo. La cessione della Lurisia a Coca-Cola è un'ottima notizia per l'Italia. Le multinazionali non vanno demonizzate e bisogna lavorare con loro perché si comportino meglio". Oscar Farinetti avrebbe volentieri fatto a meno di una giornataccia così. Eataly ha ceduto le storiche acque minerali e il chinotto piemontesi alla multinazionale di Atlanta. E sull'uomo che "passa il tempo a parlarci di genuinità, biodiversità e territorio", come ironizzava ieri Twitter, si è scatenata la bufera: Slow Food e l'amico di sempre Carlin Petrini hanno interrotto immediatamente i rapporti di collaborazione con Lurisia. I social ("non li leggo", minimizza lui) l'hanno messo nel tritacarne accusandolo di incoerenza.

Esagerano? "Diciamo che me l'aspettavo, sono cittadino del mondo. Potrei dire che io personalmente non mi sono occupato dell'operazione e che Eataly in questo caso aveva altri soci e non poteva decidere da sola. Ma non sfuggo alle responsabilità: non sono contrario all'intesa e trovo l'ingresso della Coca-Cola in Lurisia una grande opportunità per l'Italia". Ma è la stessa Coca-Cola che Eataly, per scelta, ha deciso di non vendere... "Nel'68 anche io ero contro l'imperialismo delle multinazionali. Ma da allora queste realtà sono cambiate e migliorate. Il fatto che Atlanta metta dei soldi per investire in un'azienda artigianale italiana è un ottimo segnale per il nostro Paese. Creerà nuovi posti di lavoro, continuerà a comprare il chinotto (1) dagli agricoltori savonesi che aiutiamo da anni. E salverà lo stile e le radici tricolori del marchio. L'ha comprato per quello e sono sicuro che lo farà crescere in tutto il mondo".

Avete ottenuto garanzie concrete sul mantenimento di produzione e brand nel territorio d'origine? "Certo. Ma in qualche modo non ce n'era nemmeno bisogno. Non ha senso avere in portafoglio la Lurisia per poi non valorizzarla per quello che è. La Bmw si è presa Rolls Royce e continua a produrla in Gran Bretagna. Fca ha la Ferrari ma non si sogna certo di sradicarla da Maranello. Lurisia nel suo settore è una piccola Ferrari. Fa bevande non pastorizzate scegliendo i migliori ingredienti nelle loro aree d'origine. E sono sicuro che continuerà a farlo anche con i nuovi padroni".

Slow Food e Carlo Petrini non sembrano pensarla come lei e hanno preso le distanze dall'operazione. Parlano di "filosofie differenti". Sbagliano? "Capisco la loro posizione. Ma sono sicuro che tra un po' si siederanno a un tavolo con la Coca-Cola per parlare dello spirito dell'accordo e dei progetti del gruppo Usa. E poi vedremo".

Lei sa già quali sono questi progetti? "Ho conosciuto i manager di Atlanta. Sanno di avere una grande responsabilità sociale nei confronti dell'ambiente e del pianeta e si muovono di conseguenza. Hanno idee serie e sono molto rispettosi dei valori della Lurisia. Non viviamo più nel mondo dominato dal retro-pensiero che vuole tutte le multinazionali, per definizione, cattive. E a mio parere bisogna lavorare per aiutarle a consolidare comportamenti sempre più virtuosi".

Il manifesto di Eataly parla di un'azienda "innamorata dei cibi e delle bevande di qualità, delle loro storie, delle tradizioni, delle donne e degli uomini che li producono, dei luoghi in cui nascono. La Coca-Cola c'entra con questo mondo? "Non vedo nessuna incoerenza. Certo, a volere essere radicali si può decidere che vogliamo ribaltare il modello sociale in cui viviamo chiedendo la chiusura delle multinazionali. Ma vale per tutti, in fondo anche la San Pellegrino è della Nestlé. Per me però è molto più efficace nel lungo termine dialogare anche con le grandi aziende internazionali, convincendole ad accettare i nostri valori e le nostre regole. È nell'interesse di tutti".

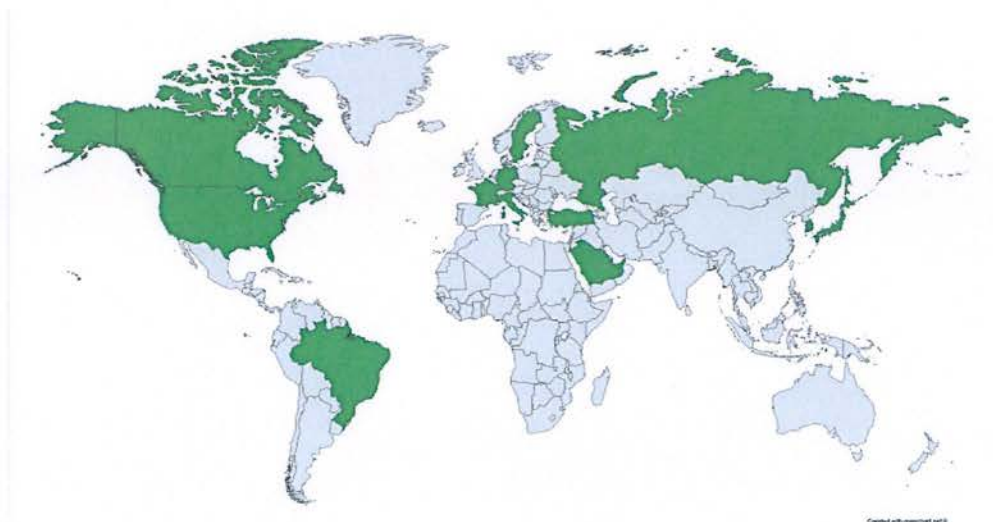
Nessun pentimento, insomma, per essersi seduto al tavolo con Coca-Cola? "No. Anche perché Eataly con i soldi incassati grazie alla cessione di Lurisia potrà aprire altri sei negozi negli Stati Uniti. E quei punti vendita diventeranno la vetrina per promuovere Oltreoceano il made in Italy della tavola, portando negli Usa i prodotti dei nostri artigiani, dei piccoli agricoltori e degli allevatori con cui lavoriamo da tempo. Un'opportunità che altrimenti non avrebbero mai avuto".

- (1) Nome di un agrume con cui si produce in Italia una bibita analcolica tradizionale, che porta lo stesso nome. Qui il chinotto prodotto dalla Lurisia, società di acqua minerale che era di proprietà di Oscar Farinetti.

testo adattato

Document 3

Cartina diffusione dei negozi Eataly nel mondo Wikipedia



Document 4

Farinetti : « Nos pâtes seront toujours al dente », Alice Bosio, Le Figaro 2019

Le créateur d'Eataly, né à Alba (Piémont) il y a 64 ans, était de passage à Paris à quelques jours du lancement de son 39^e magasin.

Le FIGARO. - Que signifie pour vous cette ouverture à Paris ?

Oscar FARINETTI. - Une grande émotion ! La France est le pays qui a inventé la gastronomie. Les Français sont, loin devant les autres, le peuple qui comprend le mieux la cuisine. Ils aiment découvrir, changer. Les Italiens parlent beaucoup, mais ne sont pas curieux ! Ils commandent toujours la même chose, alors que l'Italie est le pays qui renferme le plus de biodiversité au monde. C'est un comble que nous ne sachions pas parler de notre terroir comme le font les Français. À Eataly Paris, toutes nos régions seront mises en avant à tour de rôle, en commençant par le Piémont, notre région d'origine et la plus proche de la France.

Pourquoi avoir mis tant de temps à débarquer à Paris ?

[Ici on ne plaisante pas ! On a eu du succès partout où l'on s'est installés, auprès de peuples très différents. Je considère donc que nous sommes suffisamment prêts pour Paris. Nous avons absolument besoin que les Parisiens disent du bien d'Eataly. Si c'est le cas, et nous avons tout fait pour, cela constituera une très belle carte de visite mondiale. Ouvrir à Paris, c'est un peu ça ! Je pense aussi que les temps sont mûrs pour les Français: il y a dernièrement chez vous une tendance à la simplicité, un retour vers les matières premières. Contrairement à la cuisine française, née il y a deux cents ans dans les restaurants inventés par les chefs, très bonne mais très technique, la cuisine italienne est restée une affaire de grands-mères ! Elle a l'avantage d'être simple et facile à refaire. C'est de là que vient le concept d'Eataly: un lieu où je peux acheter ce que je mange et manger ce que j'achète.

Comment présenteriez-vous Eataly aux visiteurs curieux ?

Un grand bazar ! Un lieu où l'on se perd. Prière d'éteindre son portable en entrant, de sentir les odeurs et les saveurs, de poser toutes les questions possibles au personnel ! L'aspect humain est l'un de ceux qui me tiennent le plus à cœur]. Eataly Paris est dédié à la fraternité. Des trois principes de votre Révolution, c'est celui qui me semble le plus important à l'époque actuelle, une époque de fermeture.

testo adattato

PORTUGAIS

Ce sujet comporte les 5 documents suivants :

- **Document 1** – *Missão da GAU (Galeria de Arte Urbana), de Lisboa*. Portal oficial da Câmara Municipal de Lisboa.
- **Document 2** – « Entre VHILS e os Jerónimos : arte urbana de Lisboa enquanto objecto turístico », Ricardo Campos e Agata Sequeira, *Horizontes antropológicos*, Porto Alegre, ano 25, n.55, p. 119-121, set./dez. 2019.
- **Document 3** : « Le street art, outil de valorisation territoriale et touristique : l'exemple de la Galeria de Arte Urbana de Lisbonne », par Alexandre Grondeau et Florence Pondaven, in *EchoGeo*, n°44, 2018.
- **Document 4 et 5** – documentos iconográficos
 - A. Pintura de Nuno Reis aka, « Nomen » (1974-2022): «A Máscara» (2014), quinta do Mocho, bairro periférico de Lisboa onde vivem populações afro-descendentes. Mulher africana retirando a máscara de mulher branca.
 - B. Capa do livro *Street Art Lisbon*, em parceria com a Galeria de Arte Urbana, Câmara Municipal de Lisboa, 2017.

I - COMPRÉHENSION : RÉSUMÉ ANALYTIQUE COMPARATIF

Répondez en portugais à la question posée en 350 mots (+ ou - 10%) en identifiant et en comparant les informations pertinentes dans les documents du dossier, sans commentaire personnel ni paraphrase.

Question

Qual é o lugar e o papel da arte urbana no processo do desenvolvimento artístico e económico das cidades?

II - EXPRESSION PERSONNELLE : ESSAI ARGUMENTÉ

Répondez en portugais à la question posée en 500 mots (+ ou - 10%) en réagissant au contenu du dossier, sans paraphraser celui-ci, tout en développant votre opinion personnelle. Vous devez illustrer votre argumentation avec des exemples culturels, civilisationnels et/ou historiques du monde lusophone.

Question

O que pensa da chamada « arte urbana » e da dualidade entre arte formal e informal, legalidade e ilegalidade, expressão artística e vandalismo?

III - TRADUCTION DU FRANÇAIS EN PORTUGAIS (THÈME)

*Traduzir para a língua portuguesa o trecho situado entre colchetes : de « Malgré ces impacts positifs... à qu'elles génèrent. »
200 mots (+ ou - 10%)*

Documento 1: Missão da GAU (Galeria de Arte Urbana), de Lisboa. Portal oficial da Câmara Municipal de Lisboa.

A Galeria de Arte Urbana do Departamento de Património Cultural da Câmara Municipal de Lisboa tem como principal missão a promoção do graffiti e da street art em Lisboa, dentro de um quadro autorizado e segundo uma óptica de respeito pelos valores patrimoniais e paisagísticos, em oposição aos actos ilegais de vandalismo que agridem a Cidade.

No município de Lisboa, a gestão da arte urbana é competência do Departamento de Património Cultural (DPC). O forte incremento verificado nas actividades associadas à street art nos últimos anos levou o DPC a criar uma equipa especializada nesta área.

A sua criação remonta a 2008, e aconteceu na sequência de uma operação de limpeza das inscrições vandálicas levada a cabo nas fachadas dos edifícios do Bairro Alto. Na altura, considerou-se importante criar um espaço alternativo especificamente dedicado à arte urbana, onde fosse possível exercer a atividade de modo legal e estruturado. Para o efeito foi instalado um conjunto de painéis na vizinhança do Bairro Alto, mais propriamente na Calçada da Glória, espaço expositivo gerido pela GAU. Assim nasceu a GAU.

A partir de 2009, a GAU começa a gizar uma estratégia vocacionada para a promoção da arte urbana e, simultaneamente, para a salvaguarda do património e prevenção do aparecimento de intervenções vandálicas.

Para a GAU, tornou-se prioritário encetar um diálogo com a comunidade artística ligada ao graffiti e à street art no sentido de a sensibilizar para a relevância da preservação do património artístico e cultural de Lisboa, relação essa que tem vindo a ser aprofundada através da disponibilização de espaços e tempos próprios onde estes criadores possam, de modo autorizado, desenvolver a sua criatividade, proporcionando-lhes uma área de trabalho cada vez mais vasta e heterogénea, dispersa pela cidade.

Depois de uma primeira fase dedicada a vencer resistências e desconfianças, tanto por parte dos artistas como da população, em geral, a GAU começou a ser aceite e a ver o seu papel de «facilitador» reconhecido no meio da street art, o que lhe permitiu chegar a um número crescente de interlocutores e projectos, até se transformar numa plataforma de referência, a nível nacional e internacional.

Documento 2: « Entre VHILS e os Jerónimos: arte urbana de Lisboa enquanto objecto turístico », Ricardo Campos e Agata Sequeira, *Horizontes antropológicos*, Porto Alegre, ano 25, n.55, p. 119-121, set./dez. 2019. [adaptado]

Na última década inúmeros projetos, exposições, festivais e eventos em torno da arte urbana têm acontecido em grandes cidades mundiais. Para além do mundialmente famoso Banksy, muitos outros artistas foram ganhando relevo, transformando este campo num dos mais mediatizados. Nomes como Os Gêmeos, Kobra, JR, Blu ou os portugueses VHILS e Bordalo II, têm tido exposição mediática, fruto de trabalhos e exposições em vários países. Este facto também tem consequências em termos nacionais. Uma breve pesquisa em torno dos eventos de arte urbana em Portugal revela um mapa ativo e diversificado, sendo que inúmeros municípios tem desenvolvido ou apoiado iniciativas. [...]

A valorização da arte urbana tem sido associada ao sucesso da retórica da *cidade criativa* que se dissipou e que colocou as artes, a cultura e a criatividade no centro do debate sobre o desenvolvimento económico das cidades. Há, deste modo, cada vez mais

uma estratégia deliberada de produção da paisagem que tem em consideração a gestão das expressões visuais da rua. [...] Aquilo que há umas décadas era classificado como vandalismo, atualmente é visto como potencialmente interessante e como uma mais valia para o lugar.

O sector do turismo é, do ponto de vista económico, cada vez mais importante a nível global, sendo de crucial importância para determinados países e regiões. Em Portugal está em franco crescimento. Segundo o Turismo de Portugal este sector representa a maior atividade económica em termos de exportação. Ora o turismo tendo por destino específico as cidades também têm vindo a crescer nestes últimos anos. Neste mercado global as cidades têm procurado cativar turismo e investimento através de estratégias de *city marketing* construindo uma determinada imagem da cidade que se imponha pela sua singularidade. De relevância fundamental para a construção da imagem das cidades contemporâneas é o sector criativo, cultural e artístico. O contexto da arte urbana parece especialmente adequado a estas novas formas de turismo cidadão. A arte urbana assume-se hoje como uma marca distintiva da capital lisboeta. A paisagem é bastante rica do ponto de vista destas expressões, que tanto podem ser de natureza informal e ilegal, como podem envolver obras encomendadas, comissionadas e reguladas. No caso de Lisboa a autarquia desempenha um papel crucial para a promoção da arte urbana. O investimento da Câmara Municipal de Lisboa na arte urbana tornou evidente que esta poderia ser uma mais-valia para a cidade, com repercussões em termos culturais, artísticos, simbólicos mas também económicos. E as entidades oficiais ligadas ao turismo também têm vindo a aperceber-se do potencial destas expressões. No *website Visit Portugal*, da responsabilidade do Turismo de Portugal, há uma página especificamente destinada à arte urbana, na secção Arte e Cultura, onde é claramente destacada esta forma de expressão:

« Frequentemente somos surpreendidos por desenhos nas ruas, em painéis, nas fachadas e em grandes muros. São verdadeiras galerias de arte a céu aberto, onde notáveis artistas de todo o mundo se propõem a dar vida e cor a lugares escondidos no tempo, com técnicas e mensagem diversas, fazendo assim a história de cada local »

No *website* do Turismo de Lisboa, na secção « Património e Cultura – Apenas em Lisboa », encontramos a seguinte descrição:

« Em quase todos os prédios ou ruas pode encontrar dignos representantes da arte geométrica ou figurativa que encontrou o seu expoente máximo em Portugal. A arte urbana de nomes mundialmente famosos, como Vhils; bem como arte ornamentada do estilo manuelino só se cruzam e conhecem neste palco solarengo que é Lisboa. Venha conhecer ».

A turistificação da arte urbana é uma tendência global, funcionando a diferentes ritmos em função das características das cidades. Todavia, parece indiscutível que, atualmente, em cidades como Berlim, São Paulo, Londres ou Buenos Aires, a arte urbana é uma parte fundamental da paisagem e identidade da cidade, como está explicito em diferentes guias turísticos. Esta é uma dinâmica recente em que estão envolvidos distintos atores sociais.

Este processo acompanha outros que passam pelo crescente interesse que este movimento artístico desperta junto de diferentes públicos, facto que resulta da maior visibilidade e institucionalização destas partes artísticas. Os media, as entidades públicas e o mundo das artes têm tido um papel de destaque nesta dinâmica. Ou seja, a valorização deste movimento e dos seus agentes implica que as obras passem a ser tidas como um património das cidade, um elemento de valorização do espaço público, do

edificado histórico, ou da arquitectura de qualidade, estas peças representam um valor para a cidade. A este respeito Lisboa é um bom estudo de caso.[...]

Verificamos que se tem construído toda uma narrativa que favorece a turistificação da arte urbana na capital. Esta é uma narrativa que é partilhada pelos diferentes actores, que frisa a importância da arte urbana na capital portuguesa, concedendo-lhe um papel fundamental para a identidade e imagem da cidade. Esta é uma imagem fabricada em torno de duas polaridades que, aparentemente, convivem em harmonia a concedem a Lisboa a sua singularidade.

Por um lado, a polaridade relativa ao passado e à tradição acentuando as riquezas históricas e a monumentalidade de uma capital de um antigo império colonial. Por outro lado, um polo da contemporaneidade, que acentua a dinâmica vibrante de uma cidade cosmopolita, culturalmente heterogénea, com uma vida artística e cultural intensa, onde se encontra o melhor que se produz em termos de arquitectura, arte pública e arte urbana.

Esta narrativa coincide com um crescimento rápido do turismo em Portugal, particularmente nas suas maiores cidades (Lisboa e Porto). Este crescimento é evidente nos últimos anos, especialmente no período que se seguiu à crise económica que assolou Portugal, tendo o turismo um papel cada vez mais relevante na economia do país. Deste modo, múltiplas ofertas turísticas foram surgindo na cidade de Lisboa, acompanhando o ritmo do turismo. Fruto de uma confluência de fatores, a arte urbana se converteu num produto turístico distintivo e com claro potencial de expansão.

Document 3 – « Le street art, outil de valorisation territoriale et touristique : l'exemple de la Galeria de Arte Urbana de Lisbonne », par Alexandre Grondeau et Florence Pondaven, dans la revue *EchoGeo*, n°44, 2018.

L'institutionnalisation du *street art* à Lisbonne, matérialisée par la Galeria de Arte Urbana, est une initiative nouvelle et originale de requalification des espaces publics, d'inclusion sociale, de promotion urbaine et de mise en valeur d'un art jusqu'alors considéré comme vandale. Les fresques de la galerie s'inscrivent dans la logique du marketing urbain développé par la ville pour créer la « Marca Lisboa » et attirer les touristes et les « créatifs ». [...]

Les fresques de la Galeria de Arte Urbana suivent ainsi la cartographie des lieux dédiés au tourisme et à la créativité, en renforçant les identités urbaines des différents quartiers anciens du centre historique, et des quartiers créatifs de l'Est et de l'Ouest de Lisbonne. Le reste des fresques situées en périphérie dans des *freguesias* moins favorisées apparaît à la fois comme un outil de mise en valeur du bâti urbain de ces espaces en marge, et à la fois comme un levier culturel d'inclusion sociale des populations par l'accès à la culture.

[Malgré ces impacts positifs importants du point de vue des promoteurs de la ville créative, la Galeria de Arte Urbana essuie un certain nombre de critiques. Son financement public-privé sous forme de mécénat des fresques et l'instrumentalisation de l'image de la culture *underground* pour en faire une ambiance urbaine attractive sont dénoncés par de nombreux acteurs historiques du mouvement *street art* vandale lisboète. L'institutionnalisation du *street art* à Lisbonne a divisé la scène *street art* locale entre les artistes qui collaborent avec la Galeria de Arte Urbana, même si certains conservent des pratiques illégales, et les artistes qui refusent d'y contribuer. L'institutionnalisation du *street art* crée ainsi une pratique artistique clivée : la première

est tolérée, financée, intégrée à la politique municipale, promotionnée et, pour ses détracteurs, aseptisée ; la seconde est illégale, *underground*, vandale mais n'a aucune finalité mercantile. Conscients de ces limites, mais satisfaits des résultats et faute d'autres moyens que le financement privé, les gestionnaires de la Galeria de Arte Urbana continuent de développer leurs fresques murales en misant sur l'image attractive et les retombées touristiques qu'elles génèrent.]

Documentos 4 e 5 : documentos iconográficos

- A. Pintura de Nuno Reis aka, « Nomen » (1974-2022): «A Máscara» (2014), quinta do Mocho, bairro periférico de Lisboa onde vivem populações afro-descendentes. Mulher africana retirando a máscara de mulher branca.



- B. Capa do livro *Street Art Lisbon*, em parceria com a Galeria de Arte Urbana, Câmara Municipal de Lisboa, 2017.



RUSSE

Проблемы транспорта в больших городах сегодня

Ce sujet comporte les documents suivants :

Document 1 : image 1

Document 2 : Texte en russe : Транспорт и альтернативные виды передвижения в городе

Document 3 : Texte en russe : Транспорт и экология

Document 4 : Image 2

Document 5 : Texte 1 en français : Redonner de la place aux piétons et aux cyclistes pour régler les conflits

I - COMPRÉHENSION : RÉSUMÉ ANALYTIQUE COMPARATIF

Répondez en russe à la question posée en 350 mots (+ ou - 10%) en identifiant et en comparant les informations pertinentes dans les documents du dossier, sans commentaire personnel ni paraphrase.

На какие позитивные и негативные стороны альтернативных видов транспорта в больших городах обращают внимание авторы статей в российской и французской прессе?

II EXPRESSION PERSONNELLE : ESSAI ARGUMENTÉ

Répondez en russe à la question posée en 500 mots (+ ou - 10%) en réagissant au contenu du dossier, sans paraphraser celui-ci, tout en développant votre opinion personnelle. Vous devez illustrer votre argumentation avec des exemples culturels, civilisationnels et/ou historiques du monde russe.

Считаете ли вы, что проблемы трафика в больших городах успешно решаются администрацией в России и во Франции? Можно ли представить себе жизнь большого города без автомобилей? Как, по вашему мнению, должен развиваться альтернативный транспорт в мегаполисе?

III TRADUCTION DU FRANÇAIS EN RUSSE (THÈME)

*Traduire en russe uniquement la partie du texte français indiquée entre crochets [.....]
200 mots (+ - 10%)*

A partir de « Les conflits..... jusqu'à crainte. »

Document 1



Парковка каршеринговых электросамокатов

Document 2

Транспорт и альтернативные виды передвижения в городе

Как передвигаться в Москве в часы пик?

Как передвигаться в Москве в час пик? Москва – это огромный мегаполис, и пройти пешком¹ и даже проехать на велосипеде через весь город довольно трудно и займёт много времени. Поэтому специалисты московского Центра транспортного движения смоделировали несколько транспортных маршрутов² с севера на юг, чтобы понять, как быстрее и экономнее проехать через мегаполис.

Для этого аналитики взяли северную и южную точки города и сделали несколько вариантов маршрутов: метро плюс автобус, самокат или каршеринг. Время - вечерний час пик в Москве, в 18-19 часов.

Пока через Москву нельзя проехать только на одном виде общественного транспорта. Традиционный маршрут «метро плюс автобус» самый экономный как в плане денег, так и в плане времени. Сначала нужно ехать на автобусе до метро "Алтуфьево", потом – на метро до станции "Пражская" и далее - снова на автобусе. Для такой поездки нужно минимум два часа и пассажир заплатит за неё 84 рубля.

Быстрее доехать можно только на автомобиле. Если ехать на своей персональной машине, то на бензин нужно 300 рублей. На каршеринге нужно будет

¹ Пешком, пешеход – à pied, piéton

² Маршрут - trajet

заплатить уже 450 рублей. А поездка на такси будет стоить минимум 1500 рублей, но выиграть во времени можно только тридцать минут.

С точки зрения пейзажа приятнее, конечно, ехать через центр города. Но там очень большой трафик, и для персональных автомобилей начинается кошмар с пробками.³ Другое дело автобусы, для них пробок нет. По пути можно посмотреть весь центр Москвы и сэкономить деньги. Однако ехать нужно не на одном автобусе, а на четырёх. Вы доедете за 3,5 часа. Цена тоже 84 рубля.

Для любителей экзотики есть маршрут на самокатах. Если использовать каршеринговые электросамокаты, на поездку нужно 5,5 часа и стоит это довольно дорого, около 1000 рублей, однако есть и плюсы. Такой путь хорош своей экологичностью и природными красотами: половина маршрута идёт через парки и скверы, проходит по набережным Москвы-реки. Для такого путешествия есть хорошая инфраструктура с удобными велодорожками.

В Москве шофёр электросамоката получил сразу три штрафа⁴

Но с самокатами не всё так просто. В последние выходные московские инструкторы остановили ехавшего по тротуару шофёра электросамоката и конфисковали у него самокат. Водитель нарушил⁵ сразу три административных правила трафика, и инструкторы составили сразу три протокола. Первый протокол транспортная полиция составила потому, что у шофёра не было документа на самокат, второй протокол потому, что у него не было каски, а третий протокол потому, что он ехал на самокате по тротуару. Ещё одним нарушением было плохое техническое состояние самоката, но инспекторы решили, что три штрафа – это уже достаточно. Дело в том, что мотор у электросамоката более 250 ватт, почти как у скутера, поэтому водитель должен иметь при себе водительские документы, быть в каске и двигаться только по правой стороне дороги, а не по тротуару.

Этот случай далеко не первый в России. Водителей электросамокатов начали систематически штрафовать в июле этого года. Например, в Новосибирске инспекторы оштрафовали около ста водителей на сумму от 5 до 15 тысяч рублей.

Как же решить проблемы транспорта в больших городах? Вот несколько инициатив, которые городские власти принимают для их решения.

«Медленные» зоны для самокатов помогут создать общие стандарты мобильности

Специалисты считают, что «медленные» зоны для самокатов в мегаполисах дадут общие стандарты мобильности в городах. Об этом рассказал депутат Московской городской думы, вице-спикер московского парламента Степан Орлов.

«Езда на электросамокате - сфера, где формирование правил, норм, этикета ещё только началось, и нужно, чтобы пользование в городах этим видом транспорта было безопасным для всех - и для пешеходов, и для самих самокатчиков, и для автомобилистов. «Медленная» зона уже показала свою эффективность. По статистике, в этом году было зафиксировано намного меньше нарушений, трагических случаев, связанных с самокатами, и это несмотря на то, что число пользователей всё время растёт. Уже к августу этого года пользователи шеринговых самокатов сделали 12 миллионов поездок, а в прошлом году таких поездок было 8,4 миллиона», - отметил парламентарий. Именно поэтому

³ Пробка - embouteillage

⁴ Штраф, штрафовать - contravention, mettre une contravention

⁵ Нарушение, нарушать - infraction, commettre une infraction

количество «медленных зон» для самокатов регулярно растёт, подчеркнул Степан Орлов. Депутат добавил, что сейчас в Москве есть 130 «медленных» зон, скоро их будет ещё больше, только в августе месяце на улицах и в парках города появилось ещё 20 таких медленных зон.

«Каждый автомобилист знает, что в транспортном потоке⁶ надо ехать со скоростью всего потока. А скорость шеринговых самокатов только 5-15 километров в час, и в «медленных» зонах они едут медленнее, чем те, кто едет на своих персональных самокатах, у которых мотор более сильный. Поэтому шеринговые самокаты замедляют скорость всего потока в медленной зоне и не дают возможность ехать быстрее тем, кто мог бы это делать. Поэтому использование шеринговых самокатов помогает формировать в общественном сознании самокатчиков нормы движения на этом виде транспорта, общие стандарты мобильности», - объяснил Степан Орлов. «Мы понимаем, что средства индивидуальной мобильности – это новая сфера для города, нужно серьёзно подумать об адаптации городской инфраструктуры к новым форматам мобильности. Этот процесс идёт, и мы готовим изменения в правилах дорожного движения», - заключил вице-спикер Думы.

В Россию пришла платная стоянка для автомобилей

Вы, конечно, знаете, как непросто парковаться в Москве. А вы любите платные парковки так, как любит их мэрия Москвы?

В Москве с платными парковками всё хорошо, а вот в других городах с ними немного сложнее. Почему и зачем федеральное Министерство транспорта хочет, чтобы за места для автомобилей платило население всех городов России?

Быстрый рост числа платных стоянок, в том числе в маленьких городах, это факт. Хорошо это или плохо? Давайте проанализируем опыт Москвы, где платные парковки функционируют уже десять лет. Что получила Москва и что потеряла?

Согласно официальному сайту московской мэрии, главные задачи платных стоянок — это сделать так, чтобы было меньше нарушений правил парковки на улицах города, чтобы было больше свободных парковочных мест и альтернативных видов транспорта.

Давайте посмотрим, как эти пункты выполняются.

Плата за парковку не влияет на количество нарушений. Здесь, скорее, речь идёт о более регулярном контроле автомобилистов транспортной полицией, и не только за оплату за место для автомобиля на улицах города. Просто граждане стали внимательнее относиться к правилам парковки. Трудно проверить статистику свободных мест для автомобилей, но уже ясно, что идея была хорошей – парковаться на платных местах в Москве теперь действительно намного легче.

В Москве стало меньше автомобильного транспорта и больше других альтернатив движения в городе – да, это можно констатировать. Но, к сожалению, есть хорошие и плохие альтернативы. Хорошие альтернативы – это развитие и улучшение общественного транспорта (метрополитен, трамваи в центре, автобусы и электробусы на окраинах), такси. Плохие альтернативы – это опасный для пешеходов каршеринг, велосипеды и электрические индивидуальные средства движения, которые, в принципе, не должны ездить по тротуарам и шоссе большого города, для них должны быть специальные дорожки. Статистика показывает, что в последние годы в Москве нарушений стало намного больше именно "благодаря" велосипедистам и самокатчикам.

⁶ Поток движения – flot du trafic

Но есть ещё один момент, это деньги. И тут всё тоже очень интересно. В период до ковида Москва получала 500 миллионов рублей в месяц за оплату парковок. Эти деньги шли в администрацию тех районов, где находится каждая парковка, мэрии районов тратили их на благоустройство территорий (дворов, парков, стадионов) и на создание специфических условий для инвалидов и маломобильных групп населения. И в Москве это работает. Москва стала действительно красивым городом, при этом контраст с городами, где парковка бесплатная, виден особенно в «спальных» районах, а не только в центре города.

Однако Москва – это пока единственный город, где платная парковка рентабельна, и город зарабатывает на этом деньги. В остальных больших городах России проект пока находится на стадии инвестиций. Вот, например, результаты 2021 года для Екатеринбурга, который заработал на платной парковке 5 миллионов рублей, а на её эксплуатацию потратил 30 миллионов рублей.

Из всего этого можно сделать два вывода.

Первое – платная парковка в Москве экономически правильное решение.

Второе – копирование московского примера в "остальной России" пока невозможно. У жителей провинциальных городов меньше возможностей платить, и в провинции меньше автомобилей на дорогах. То, что работает в столице, не всегда работает в провинции.

Сергей Буланов

Российская газета, №175

Document 3

Транспорт и экология: музей транспорта Москвы издал «Экобукварь»

В Музее транспорта Москвы вышла книга "Экобукварь" о том, как помочь гармоничному сосуществованию⁷ природы и транспорта в больших городах. Книга рассказывает, как можно экологически передвигаться по городу и какие виды транспорта появятся в будущем.

"Букварь — это самая первая книга каждого школьника, по которой он учится читать, а "Экобукварь" должен стать книгой каждого жителя мегаполиса и особенно самых молодых посетителей музея. Мы стали больше интересоваться проблемами экологии, формировать экологичные привычки, но всё ещё мало думаем о роли транспорта в атмосфере и на природе, не думаем о его шумовых эффектах", - сказала директор Музея транспорта Москвы Оксана Бондаренко. В пресс-службе рассказали, что в книге 80 страниц, 33 педагогических плаката с экологическими терминами и иллюстрациями, над ними работали 17 профессиональных художников. Также Музей транспорта Москвы в сентябре планирует провести серию лекций и мастер-классов на тему гармоничной жизни в экологически чистых городах с удобным транспортом.

Михаил Мельников

9 августа 2022 года /ТАСС

⁷ Сосуществование - cohabitation

Document 4



Document 5

Redonner de la place aux piétons et aux cyclistes pour régler les conflits

[Les conflits entre cyclistes et piétons ont-ils remplacé les conflits entre cyclistes et automobilistes ? Mais si les pouvoirs publics doivent s'en occuper, il ne s'agit pas de renoncer aux politiques en faveur des cyclistes et des piétons. Ces deux types d'utilisateurs font partie des catégories qu'on appelle « trafic non motorisé », « trafic doux » ou « trafic actif ».

Il faut dire que les accidents tragiques sont très rares. Mais leur analyse ne permet pas d'appréhender la complexité des situations conflictuelles entre les usagers. L'essor du transport à vélo en ville met au premier plan les difficultés de la cohabitation entre les piétons et les cyclistes. Leur présence dans les espaces communs comme les rues piétonnes, les rues à proximité des gares ou des itinéraires de promenades est problématique. Les voies non dangereuses sont souvent inexistantes, les cyclistes empruntent les trottoirs réservés aux piétons et créent ainsi chez les piétons un sentiment d'insécurité, notamment pour les plus fragiles, les personnes âgées ou les enfants. Marcher à pied dans une ville ne doit pas être dangereux et tout le monde doit pouvoir pratiquer ce mode de déplacement sans crainte.]

Pour redonner de la place aux cyclistes et apaiser le trafic motorisé, il est indispensable que le développement du vélo ne se fasse pas au détriment de la marche. De telles décisions permettraient d'éviter de faire porter la responsabilité des conflits

uniquement sur des comportements individuels et prendre du recul sur l'origine des tensions.

À Lyon, l'utilisation des trottinettes électriques est désormais réservée aux personnes majeures, qui doivent justifier leur âge. À Paris, la mairie pourrait prendre une décision bien plus radicale et interdire, tout bonnement, leur usage. Les exploitants de trottinettes en libre-service ont annoncé également ce jour qu'ils allaient équiper leurs engins d'une plaque d'immatriculation pour faciliter la verbalisation des utilisateurs qui grillent les feux ou roulent à deux. Cette petite plaque pourrait aider la police, qui contrôle de plus en plus les utilisateurs de "mobilités douces", à mieux verbaliser les fous de la trottinette.

Camille Gaumont, *Le Monde*, 29 juillet 2022
24.11.22 <https://www.tf1info.fr>

