

# Épreuve écrite de langue

Intitulé réglementaire

**Une épreuve écrite de langue étrangère consistant en la traduction sans dictionnaire d'un texte rédigé dans l'une des langues suivantes au choix du candidat : allemand, anglais, espagnol, italien, russe, arabe moderne, portugais, néerlandais, grec.**

Durée : 1 h 00 – Coefficient : 1

Cette épreuve, à présent définie par le décret n° 2007-109 du 29 janvier 2007 fixant les modalités d'organisation des concours pour le recrutement des adjoints administratifs territoriaux de 1<sup>re</sup> classe, reste inchangée par rapport aux sessions précédentes.

L'épreuve est **facultative** : les candidats la subissent s'ils en ont exprimé le souhait au moment de leur inscription.

Les points qui excèdent la note de 10 à cette épreuve facultative s'ajoutent au total des notes obtenues aux épreuves obligatoires et sont valables uniquement pour l'admission.

Le poids relatif de l'épreuve facultative, affectée d'un coefficient 1, augmente, ce qui lui confère un rôle plus important dans la réussite au concours : aussi, il est possible que le jury accroisse légèrement le niveau de difficulté de l'épreuve, par exemple en augmentant de quelques lignes la longueur des textes retenus. Les quatre épreuves obligatoires d'admission (coefficient 7) ont en effet été ramenées à deux (coefficient 4).

À noter que le choix de l'épreuve facultative est définitif à la clôture des inscriptions : cela signifie qu'après cette date plus aucun changement n'est possible.

## CADRAGE DE L'ÉPREUVE

Cette épreuve du concours d'adjoint administratif est identique à celle du concours de rédacteur.

### ► Une épreuve écrite à partir d'un texte

#### • Une épreuve écrite

Cette épreuve consiste en la traduction écrite, sans dictionnaire, d'un texte rédigé dans l'une des langues suivantes, au choix du candidat au moment de son inscription : allemand, anglais, espagnol, italien, russe, arabe moderne, portugais, néerlandais, grec.

#### • Un texte court

Les textes sont choisis de manière à ce que leur traduction puisse être effectuée en une heure, le candidat étant jugé non seulement sur sa capacité à comprendre le texte mais aussi à le restituer dans le français le plus correct possible.

À cette fin, les textes comprennent généralement 200 mots environ.

#### • Un texte d'actualité

Les textes doivent présenter un intérêt pour un futur adjoint administratif et ne pas comporter d'informations périmées. Il peut s'agir par exemple de textes portant sur des problèmes de société, sur l'actualité politique, économique, sociale, extraits d'articles de presse généraliste. On évite ainsi généralement les textes excessivement littéraires qui seraient en décalage avec une pratique contemporaine de la langue.

## ► Une traduction

### • Le niveau requis

S'agissant d'une épreuve facultative, que l'on peut supposer choisie par le candidat parce qu'il maîtrise correctement la langue et pense pouvoir obtenir des points supplémentaires précieux pour l'admission, le niveau d'exigence est relativement élevé ; on peut estimer, en l'absence de tout programme, que le niveau correspond, au concours d'adjoint administratif, à quatre années d'étude de la langue dans le cadre du collège\* (au concours de rédacteur, le niveau de langue requis est celui du baccalauréat).

### ► Les exigences propres à la traduction

La traduction d'un texte d'une langue dans une autre requiert une bonne connaissance non seulement du lexique dans les deux langues, mais aussi des tournures idiomatiques propres à chacune des langues. Une bonne maîtrise de la grammaire des deux langues est également nécessaire pour bien traduire un texte. Enfin, une juste perception, au-delà des mots, de l'esprit même du texte, est indispensable à une bonne traduction.

*\* en cohérence avec le niveau de titre ou diplôme classé au moins au niveau V désormais requis au concours externe.*

### ► Le barème de correction

Le barème adopté par le jury de la session 2008 a connu quelques légères modifications, sans que son économie générale soit bouleversée.

Les candidats doivent avoir à l'esprit que l'effort de traduction, même lacunaire, sera valorisé, alors que l'omission sera davantage pénalisée.

De même, l'évaluation privilégiera la compréhension du texte, ainsi que la qualité du français employé (orthographe, grammaire, syntaxe).

Deux grands groupes de fautes donnent matière à pénalisation :

1 – Les traductions non réalisées ou incompréhensibles :

- l'**omission** est une faute grave, puisqu'elle révèle l'évitement coupable d'une difficulté : si l'omission d'un mot est peu pénalisée (– 0,5 point), celle d'une phrase l'est lourdement (– 2 ou 3 points selon la longueur de la phrase). L'omission du titre du texte est également pénalisée de – 1 point ;
- le **non-sens** (– 2,5 points) est une affirmation incompréhensible qui peut aller jusqu'à jeter un doute sur la compréhension de tout ou partie du texte ;
- le **barbarisme** (– 1 point) est une faute de langage par invention involontaire d'un mot inexistant dans la langue.

2 – Les maladresses de traduction :

- le **contresens** (– 0,5 point) aboutit à l'affirmation du contraire de ce qui est énoncé ;
- le **faux-sens** (– 0,25 point) consiste à prendre un mot pour un autre ;
- la **faute de temps est pénalisée de – 0,25 point**, avec un maximum de – 1 point si la faute est répétée plus de 4 fois.

Enfin, sont également pénalisées une **présentation négligée** (– 1 point) et une orthographe défailante (– 1,5 point au-delà de 10 fautes).

En outre, une très bonne compréhension globale du texte pourra conduire les correcteurs, après application du barème pénalisant, à attribuer 2 points supplémentaires.

De même, une expression aisée pourra permettre aux correcteurs d'attribuer une bonification de 1 point supplémentaire.

**Aucun candidat n'ayant opté pour l'épreuve facultative de langue en néerlandais, nous ne publions pas de sujet dans cette langue.**

**SUJET**

**CONCOURS INTERNE, EXTERNE ET DE 3<sup>ème</sup> VOIE  
D'ADJOINT ADMINISTRATIF TERRITORIAL DE 1<sup>ère</sup> CLASSE**

**SESSION 2008**

**EPREUVE FACULTATIVE DE LANGUE**

**ANGLAIS**

Durée : 1 h 00  
Coefficient : 1

Épreuve écrite de langue [Anglais]

Car versus bike : London's bid to be a cycling city

Last week's announcement by London mayor Ken Livingstone of plans for a £500m investment in improving cycle routes in the capital goes to the heart of a question that is surely in the mind of every user of urban roads: can bikes and cars ever satisfactorily co-exist?

Cycle journeys still represent only 1 per cent of all daily journeys in London, and the mayor's aim is to increase that figure to 5 per cent by 2025. In pursuit of that he plans 12 "superhighways" that will provide fast, safe routes in and out of central London. He will also be introducing a free bike-hire scheme along the lines of the very successful Vélib scheme in Paris.

"We're having a real cycling renaissance," says Mark Watts, who as the mayor's adviser on climate change has helped devise the new policy. The key, Mr Watts says, is "critical mass" - the point at which cycling is so ubiquitous that, as in Amsterdam or Copenhagen (examples that Transport for London studied), assumptions about whom the road belongs to are turned on their head.

"It should work both ways," Mr Watts says. "There will be a greater acceptance of cyclists on the part of motorists, and cyclists will be encouraged by the knowledge that they are not alone. When cyclists were a tiny minority, it was easy for drivers to think they didn't belong on the road. But not any more".

Simon O'Hagan.  
The Independent, 21 February 2008

**CORRIGÉ****« Voiture contre vélo : Londres tente d'être une ville cyclable »**

L'annonce faite la semaine dernière par le Maire de Londres, Ken Livingstone, concernant les projets d'investissement de 500 millions de livres pour l'amélioration du réseau cyclable dans la capitale est au cœur d'une question certainement cruciale pour les usagers du réseau routier urbain : les vélos et les voitures pourront-ils un jour cohabiter de manière satisfaisante ?

Les déplacements à vélo ne représentent encore que 1 % de la totalité des trajets à Londres, et le but du Maire est de porter ce chiffre à 5 % d'ici 2025. Pour y parvenir, il a projeté de construire 12 « super (méga) autoroutes » qui fourniront des accès rapides et sécurisés pour rentrer dans le centre de Londres et en sortir. Il mettra aussi en place un système de location de vélos gratuits sur le modèle très réussi du Vélib à Paris.

« Nous connaissons une véritable renaissance du cyclisme » explique Mark Watts, qui en tant que conseiller du Maire sur les changements climatiques a aidé à concevoir cette nouvelle politique. La clé, explique M. Watts, est « la masse critique » – le point à partir duquel le cyclisme est si omniprésent, comme à Amsterdam ou Copenhague (deux exemples étudiés par l'organisme Transport de Londres), que les a priori sur « à qui appartient la chaussée » sont renversés.

« Ça devrait marcher dans les deux sens » explique M. Watts. « Il y aura une meilleure acceptation des cyclistes par les automobilistes, et les cyclistes se sentiront plus forts en sachant qu'ils ne sont pas seuls. Quand les cyclistes étaient une petite minorité, il était facile pour les conducteurs de penser qu'ils n'avaient pas leur place sur la chaussée. Mais plus maintenant ».

Simon O'Hagan

*The Independent*, 21 février 2008