

**PRUEBAS SELECTIVAS PARA INGRESO EN LA
ESCALA SUPERIOR DE TÉCNICOS DE TRÁFICO
2022-2023**

EJERCICIO DE IDIOMA (FRANCÉS)

Este ejercicio consiste en la realización de una TRADUCCIÓN al castellano, sin diccionario, del texto redactado en francés que a continuación se le presenta. Para la práctica de este ejercicio dispondrá de un tiempo de dos horas.

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

20 de noviembre de 2023

Accidents de la route

1. Qui est exposé ?

Statut socio-économique

Plus de 90 % des décès sur les routes surviennent dans les pays à revenu faible ou intermédiaire. C'est dans la Région africaine que le taux de mortalité par accidents de la route est le plus élevé et dans la Région européenne qu'il est le plus bas. Même dans les pays à revenu élevé, les personnes appartenant aux classes socio-économiques défavorisées risquent davantage d'être impliquées dans un accident de la route.

Âge

Les accidents de la route sont la première cause de mortalité chez les enfants et les jeunes âgés de cinq à 29 ans.

Sexe

Dès leur jeune âge, les hommes risquent davantage que les femmes d'être impliqués dans un accident de la route. Près des trois quarts (73 %) des tués sur les routes sont des hommes de moins de 25 ans qui courent près de trois fois plus de risques d'être tués dans un accident de voiture que les jeunes femmes.

2. Facteurs de risque

L'approche pour un système sûr : intégrer l'erreur humaine

L'approche pour un système sûr en matière de sécurité routière vise à garantir un système sûr de transport pour tous les usagers de la route. Elle prend en compte la vulnérabilité face aux traumatismes graves dans les accidents de la route et considère que le système doit être conçu pour intégrer le fait que les êtres humains commettent des erreurs. La sécurité des routes et des accotements, la sécurité de la vitesse, la sécurité des véhicules, la sécurité des usagers sont autant d'éléments essentiels à prendre en compte pour éliminer les accidents mortels et réduire le nombre des blessés graves.

Vitesse

Il y a un lien direct entre l'augmentation de la vitesse moyenne et la probabilité à la fois d'un accident et de la gravité de ses conséquences. Par exemple, l'augmentation de 1 km/heure de la vitesse moyenne d'un véhicule entraîne une hausse de 4 % de l'incidence des accidents mortels et une hausse de 3 % de l'incidence des accidents faisant des blessés graves.

Le risque de décéder pour un piéton heurté par l'avant d'une voiture augmente rapidement (il est multiplié par 4,5 de 50 à 65 km/h).

En cas de choc latéral entre deux véhicules, le risque mortel pour les passagers est de 85 % à 65 km/h.

(Continúa al dorso)

Conduite sous l'emprise de l'alcool ou d'autres substances psychoactives

La conduite sous l'emprise de l'alcool ou de toute substance psychoactive augmente le risque d'accident pouvant faire des morts ou des blessés graves.

En cas de consommation d'alcool, il y a un risque d'accident même lorsque le taux d'alcool dans le sang du conducteur est bas, et ce risque augmente sensiblement lorsque le taux est $\geq 0,04$ g/dl.

En cas de conduite sous l'emprise de stupéfiants, le risque d'accident augmente différemment selon la drogue utilisée. Par exemple, le risque d'accident mortel chez ceux qui ont consommé des amphétamines est multiplié par cinq environ par rapport à celui qui n'a pas pris ce type de produit.

Non-port du casque pour les motocyclistes ou de la ceinture de sécurité et non-utilisation des dispositifs de retenue pour enfants

S'il est porté correctement, le casque peut réduire de 42 % le risque de décès et de 69 % le risque de traumatisme crânien.

Le port de la ceinture de sécurité réduit le risque de décès de 45 % à 50 % pour le conducteur et le passager assis à l'avant et le risque de décès et de traumatisme grave de 25 % pour les passagers assis à l'arrière.

Les dispositifs de retenue pour enfants réduisent les décès de 60 %.

Infrastructures routières dangereuses

La conception des routes peut avoir un impact considérable sur leur sécurité. Dans l'idéal, il faut concevoir les routes en gardant à l'esprit la sécurité de tous leurs usagers. Cela signifie de s'assurer que toutes les dispositions sont prises pour les piétons, les cyclistes et les motocyclistes. Des mesures comme les trottoirs, les pistes cyclables, les passages protégés pour traverser la chaussée et d'autres dispositifs destinés à ralentir la circulation peuvent être essentielles pour réduire le risque de traumatisme chez ces usagers.