

PRUEBAS SELECTIVAS PARA INGRESO EN LA ESCALA SUPERIOR DE TÉCNICOS DE TRÁFICO OEP 2025

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. Revisen las dos caras de la hoja del ejercicio.

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

20 de abril de 2026

(Le texte suivant est un extrait de la législation européenne).

L'Union devrait faire tout ce qui est en son pouvoir pour réduire ou porter à zéro le nombre d'accidents et de blessés dans le transport routier. En sus des mesures de sécurité visant à protéger les occupants des véhicules, la mise en œuvre de mesures spécifiques visant à prévenir les décès et les blessures des usagers vulnérables de la route, tels que les cyclistes et les piétons, est nécessaire pour protéger les usagers de la route qui ne sont pas dans un véhicule. Sans nouvelles initiatives en matière de sécurité routière générale, les effets sur la sécurité de l'approche actuelle ne seront plus en mesure de compenser les effets de l'augmentation des volumes de trafic. C'est pourquoi la performance en matière de sécurité des véhicules doit encore être améliorée dans le cadre d'une approche intégrée de la sécurité routière et afin de mieux protéger les usagers vulnérables de la route.

...

Historiquement, les règles de l'Union ont limité la longueur totale des combinaisons de camion, ce qui a abouti aux conceptions typiques dans lesquelles la cabine se trouve au-dessus du moteur, de manière à maximiser l'espace pour le chargement. Cependant, la position élevée du conducteur a conduit à une zone d'angle mort plus importante et à une visibilité directe moindre autour de la cabine du camion. Il s'agit d'un facteur majeur dans les accidents de camion impliquant des usagers vulnérables de la route. Le nombre de victimes pourrait être réduit de façon significative en améliorant la vision directe. Il convient, par conséquent, d'introduire des prescriptions visant à améliorer la vision directe afin d'améliorer la visibilité directe des piétons, cyclistes et autres usagers vulnérables de la route depuis le siège du conducteur, en réduisant autant que possible les angles morts à l'avant et du côté du conducteur. Il convient de prendre en considération les spécificités des différentes catégories de véhicules.

Les véhicules automatisés sont en mesure d'apporter une contribution considérable à la réduction du nombre de victimes de la route, sachant qu'on estime à plus de 90 % la part des accidents de la route résultant au moins en partie d'une erreur humaine. Comme les véhicules automatisés reprendront progressivement les tâches du conducteur, des règles et prescriptions techniques harmonisées applicables aux systèmes de véhicules automatisés, y compris en ce qui concerne une assurance vérifiable de sécurité lors de la prise de décisions par un véhicule automatisé, devraient être adoptées au niveau de l'Union, dans le respect du principe de la neutralité technologique, et promues au niveau international dans le cadre du groupe de travail 29 du forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules de la CEE-ONU (WP.29).

Les usagers de la route tels que les piétons et les cyclistes, ainsi que les conducteurs de véhicules non automatisés qui ne peuvent recevoir d'informations électroniques de véhicule à véhicule concernant le comportement d'un véhicule automatisé, devraient être tenus informés de ce comportement par des moyens conventionnels, comme prévu dans les règlements de l'ONU ou dans d'autres actes réglementaires, ce qui devrait être appliqué le plus rapidement possible après l'entrée en vigueur desdits règlements ou actes.

La circulation de véhicules en peloton est susceptible de rendre les transports plus sûrs, plus propres et plus efficaces à l'avenir. En attendant l'introduction de la technologie de circulation en peloton et des normes pertinentes, un cadre réglementaire avec des règles et procédures harmonisées sera nécessaire.

La connectivité et l'automatisation des véhicules augmentent la possibilité d'accès non autorisé à distance aux données embarquées et la modification illégale de logiciels réalisée sans fil. Afin de prendre en compte de tels risques, les règlements de l'ONU et les autres actes réglementaires sur

la cybersécurité devraient être appliqués sur une base contraignante le plus rapidement possible après leur entrée en vigueur.

Les modifications de logiciels peuvent transformer considérablement les fonctionnalités d'un véhicule. Il convient donc d'établir des règles et des prescriptions techniques harmonisées pour les modifications de logiciels, en conformité avec les procédures de réception par type. C'est pourquoi les règlements de l'ONU et les autres actes réglementaires concernant les procédures de mise à jour des logiciels devraient être appliqués sur une base contraignante le plus rapidement possible après leur entrée en vigueur. Toutefois, ces mesures de sécurité ne devraient pas porter atteinte aux obligations imposées au constructeur du véhicule de fournir l'accès à des informations diagnostiques complètes et aux données embarquées pertinentes pour la réparation et l'entretien du véhicule.