

## Notice pédagogique d'accompagnement du simulateur-scooter.



**Préambule** : il est évident que cet outil n'est pas un jeu-vidéo.

Il semble cependant nécessaire de le rappeler car l'objectif est bien de faire passer un certain nombre de messages sécuritaires tant en terme de savoirs, de savoir-faire que de savoir-être.

A cet effet, il est fondamental d'ouvrir la séance par une introduction qui pose d'emblée les enjeux de l'usage du simulateur-scooter :

- une suraccidentologie des deux-roues motorisés : près d'un décès sur trois.
- une suraccidentologie de la classe d'âge concernée : 9% de la population, pour 22% des décès .
- Enfin les jeunes garçons sont surexposés avec une mise en cause dans 90% des accidents graves.

L'extrême vulnérabilité des conducteurs d'engins associée à l'insouciance et à la prise de risque adolescente expliquent ces taux absolument anormaux.

Pour appuyer ce discours, il est possible de faire passer une courte scène vidéo afin de « choquer » et de cadrer immédiatement l'activité.

**Pour mieux introduire l'activité** : on peut faire passer un message audiovisuel, commencer par la lecture d'un article de presse ou regarder les graphiques de l'accidentologie locale, poser les questions de base sur les autorisations nécessaires à la conduite d'un deux-roues motorisés. On les fera lire à voix haute et on laissera les élèves réagir avant même d'entamer la séance de simulation, ces 5 minutes sont prépondérantes pour la suite et l'efficacité de la séance.

Enfin la réussite des parcours dépendra directement de l'attitude de l'élève : l'esprit de sûreté, la maîtrise de la vitesse, la capacité à prévenir le danger par l'anticipation doivent prévaloir. **Sans cet état d'esprit, on doit interdire l'accès au simulateur.**

**Les savoirs** : les situations diverses et variées proposées permettent de revoir bon nombre de connaissances du Code de la route ainsi que toutes les règles, le plus souvent non-écrites, de bonne conduite et de savoir vivre sur la route.

**Les savoir-faire** : la prise en main du simulateur étant très proche de la réalité pour le guidon, les freins, le système d'accélération, les clignotants, l'avertisseur sonore ... Cela permet en particulier à des futurs utilisateurs de deux-roues motorisés d'avoir un premier contact avec cet environnement tout

à fait particulier. Tourner, freiner, garder ses distances, regarder au loin pour mieux prévenir les risques autant de savoir-faire à maîtriser, à acquérir, à travailler.

**Les savoir-être** : C'est sur ce point précis que porte la posture pédagogique à adapter à chacun des publics que l'animateur adulte rencontrera.

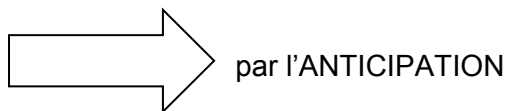
A ce titre, il est plus que vivement conseillé de ne jamais laisser les adolescents seuls avec le simulateur !

Les principaux atouts de cet outil sont de permettre des prises de conscience sur les points suivants :

-être vigilant

-être prévoyant

-être prudent



Le logiciel d'application des parcours, par choix, prévoit une dizaine de situations « à risque » que seule une conduite prudente permet d'aborder sans encombre jusqu'à la fin du parcours choisi.

**Une vitesse excessive est donc à proscrire** pour exploiter pleinement l'aspect éducatif du simulateur.

**Une vitesse excessive, répétons-le, est un motif d'arrêt immédiat de la simulation pour l'élève à qui on aura donné les consignes et qui pourtant les contournera.**

### Quelles postures pédagogiques utiliser en fonction du public ?

Tout va dépendre de l'âge des élèves, des objectifs fixés au préalable en commun avec l'équipe pédagogique et des situations réelles vécues dans l'environnement immédiat.

#### A partir de quel âge ?

**Dès l'âge de l'ASSR 1, il y a moyen de faire de l'initiation à la conduite d'un deux-roues motorisé, soit en 5<sup>ème</sup> avec un âge moyen autour de 13ans. Le problème cependant réside dans l'immaturation de nombreux élèves qui ne voient là que la modalité ludique. A éviter donc...**

Ensuite le public des 4<sup>ème</sup> et **surtout des 3<sup>ème</sup>**, (niveau de prédilection pour l'ASSR2) est effectivement le cœur de cible afin de prévenir les conduites à risque et surtout de susciter le débat entre les élèves eux-mêmes.

Statistiquement, c'est en 3<sup>ème</sup> qu'on fait le meilleur travail avec des jeunes filles matures qui vont bientôt devoir utiliser un scooter ou bien des garçons qui expérimentent bien trop souvent leur capacité à braver le risque. Il y a donc matière à débattre et à prévention!

De plus certains élèves sont en projet d'acquiescer un deux-roues donc on est bien dans une préparation active. Ils se sentent pour la plupart concernés pour diverses raisons :

- nécessité de se déplacer sans les parents en milieu rural
- orientation vers l'apprentissage
- potentiel d'indépendance à l'adolescence
- activités sportives et culturelles

Aussi un travail différent est possible pour les lycéens afin de s'orienter vers un débat qui prend en compte aussi les interactions entre véhicule à 4 roues et les deux roues.

Enfin un travail particulier en direction **des garçons** (90 % des victimes adolescentes sur deux roues) est souhaitable et encore davantage pour **les sections en alternance** car ils sont surexposés aux risques routiers.

### Quels discours pour accompagner le simulateur ?

**Sans discours sécuritaire d'accompagnement, l'action est réduite à néant voire contreproductive !!!!!** C'est la mission du ou des adultes encadrant que de faire passer les bons messages au bon moment.

Le simulateur est propice pour lutter contre les mauvaises habitudes suivantes :

- **la vitesse** : si un élève est au-dessus de la vitesse autorisée, il faut lui faire remarquer, de plus son parcours est voué d'emblée à l'échec car il n'arrivera pas à contourner les obstacles : c'est tout simplement IMPOSSIBLE ! En ville, on doit formellement interdire aux élèves de rouler à plus de 45km / h, c'est la loi et c'est aussi la règle sur le simulateur.
- **le non-respect des règles essentielles du code de la route** : A ce titre, il semble très clair que si un jeune enfreint délibérément les règles, **il vaut mieux qu'il laisse sa place à un autre**.
- **attention au rôle du groupe** : en effet celui-ci peut induire chez l'adolescent qui passe sur le simulateur une conduite à risque du simple fait que le groupe incite à en prendre. Il est essentiel que l'adulte réagisse afin de faire prendre conscience aux élèves des incidences de leurs propos et qu'il y ait un lien avec des situations réelles potentielles. **Si un élève prononce le mot « accélère », il ne pourra pas accéder à la simulation !** Ce type de comportement incitatif à la transgression existe dans la vie réelle et il se solde par des victimes ...réelles !
- **les leaders destructeurs** : parfois le premier qui va venir essayer le simulateur va vouloir correspondre à son statut dans le groupe de leader et va vouloir démontrer sa puissance en se mettant en danger, il est donc essentiel voire indispensable de bien réussir à contourner ce premier obstacle. Comment ? En recadrant l'activité et ses objectifs sécuritaires et pourquoi pas en allant jusqu'à choisir un autre élève **car dans la vraie vie dès la première chute c'est, à minima, l'hôpital...**
- **pour mieux introduire l'activité** : on peut faire passer un message audiovisuel, commencer par la lecture d'un article de presse ou regarder les graphiques de l'accidentologie locale, poser

les questions de base sur les autorisations nécessaires à la conduite d'un deux-roues motorisés.

- **la posture de l'apprenant** : c'est un cours comme un autre, donc élève à de quoi écrire, il prend des notes, il renseigne la fiche « élève » fournie à cet effet. Ce n'est pas une séance pour s'amuser, on est là pour apprendre !
- **la durée de l'atelier** : on peut raisonnablement faire entre 4 à 6 parcours en une heure, **après ou pendant**, le but sera de conserver un temps pour échanger avec les élèves. Donc le nombre d'élève à passer dépend surtout **des informations sécuritaires que l'adulte souhaite faire passer**. La rétroprojection permet à l'ensemble du groupe de voir et de ressentir les parcours. Enfin des collègues partagent chaque parcours entre deux élèves ce qui double la possibilité de tester au sein du groupe constitué.
- **la taille du groupe** : là aussi tout dépend du dispositif choisi. Dans une petite salle avec une connexion sur grand écran on peut avoir 6 à 12 élèves. Il vaut mieux éviter de travailler sur groupe classe entier au collège et sur des sections « à risque ».
- Par contre on peut aller jusqu'à plusieurs classes réunies dans un amphi pour le niveau terminale ou post-bac afin d'impulser un débat avec les élèves.
- **des groupes sexués** : on a pu remarquer que le fait de faire des demi-groupes classe sexués, surtout au collège, permettait un meilleur accès à l'outil pour les jeunes filles et un discours plus homogène.
- **combien d'encadrants?** peu importe, par contre il est essentiel qu'un enseignant ou qu'une personne issue de l'établissement soit présent afin d'apporter la légitimité éducative et pédagogique à l'opération.

### Quelle posture didactique pour sortir de l'événementiel ?

Comme toute séquence visant explicitement un apport de savoir, une séance de sécurité routière doit obéir à des principes de pédagogie du projet et donc avoir :

-des objectifs clairs

-un contenu spécifique

-des supports d'accompagnement pour fixer l'attention (affiches, affichettes, témoignage, questionnaire à renseigner...)

-une planification en trois temps : un diagnostic des pré requis, l'action proprement dite et l'évaluation de cette action.

C'est pourquoi il est nécessaire d'accompagner l'action d'un questionnement préalable et aussi d'en avoir un autre qui soit différé afin d'avoir un retour d'informations quant aux ressentis des élèves.

Cette mise en abîme de l'activité permet un recentrage bénéfique pour l'apprenant qui perçoit ainsi beaucoup mieux les enjeux de l'action à laquelle il a participé.

### Quelques remarques

**-technique** : il faut absolument montrer aux élèves la fonction « vision latérale » sinon aux stops et aux intersections le risque d'accidents est décuplé sans pouvoir y faire grand-chose.

**-éthique** : l'objectif commun étant bien de réduire le nombre de victimes chez les jeunes, il est important d'évacuer très vite le mode ludique de l'engin au profit du discours sécuritaire.

**-pratique** : un adulte informé et formé en vaut deux, surtout si l'un des deux est indisponible. Il est souhaitable qu'un maximum d'adultes soit formé afin de pallier toute éventualité et aussi pour optimiser la présence du simulateur dans l'établissement. Ainsi on a eu l'occasion de faire encadrer des enseignants, des aide-éducateurs, des personnels de service et même l'équipe de direction. Aussi n'oublions pas les parents d'élèves et aussi, pourquoi pas, certains élèves matures.

### **Le choix des options de conduite**

Il s'agit là de s'adapter le plus possible à des situations réelles vécues par les jeunes.

La cylindrée choisie dépendra de l'expérience de l'adolescent afin qu'il maîtrise au mieux son véhicule.

Attention plus on prend une grosse cylindrée, plus l'accélération est vive et le freinage brutal. Si l'élève ne maîtrise pas ces données, il vaut mieux réduire la puissance de l'engin.

Si un élève a déjà roulé en moto, il ne faut pas hésiter à lui mettre la fonction « boîte manuelle ». La molette se trouve devant le guidon.

N'oubliez pas de remettre la molette correctement après pour revenir au mode scooter.

La fonction jour/nuit/brouillard dépendra aussi de la réalité des usages de l'utilisateur. Le plus souvent on fait les parcours de jour et un de nuit pour changer vers la fin de la séance mais ce n'est pas obligatoire.

Cependant, on note une attitude de surveillance sur les parcours brouillard et nuit. C'est aussi une bonne manière de tester l'acuité et l'endurance visuelle.

**Les choix** : il y en a 16 ce qui permet une grande variété et l'impossibilité de prévoir à nouveau pour des élèves qui feraient un parcours identique.

Entrainement : Le premier jeune à venir sur le simulateur peut commencer par ce parcours qui permet aisément de montrer les fonctionnalités et surtout de rappeler qu'il faudra respecter la limitation de vitesse et le code de la route.

Avenue : 5 parcours de base en milieu urbain

- Travail sur le respect de la vitesse
- Les priorités
- La vigilance et la capacité à anticiper
- La maîtrise de l'engin
- 

Rue secondaire : 6 parcours très techniques et plus ardues, certains sont plus courts que d'autres avec les 8 épreuves en peu de temps.

- Les stops
- Les priorités à droite
- La vigilance et la capacité à anticiper
- La maîtrise de l'engin

Tourisme : 4 parcours plus roulants, moins techniques

- Banlieue : la vigilance, le respect du code de la route
- Bord de mer : les courbes, la vitesse, les distances de freinage
- Montagne : les courbes, les sensations relatives à l'ascension ou à la descente.
- Autoroute : uniquement pour les jeunes adultes expérimentés en mode moto manuel.

**Opportunités techniques :**

Dès le début du logiciel, il est possible de choisir deux options supplémentaires :

-la possibilité d'imprimer le parcours de l'élève

- Simulateur-scooter et langue : Il est possible d'utiliser le simulateur dans le cadre d'un véritable cours de langue puisque les élèves vont devoir comprendre un énoncé oral et écrit afin de se mouvoir dans un environnement routier. La non-compréhension des consignes sera systématiquement relevée par le logiciel lorsque l'élève ne se rend pas au bon endroit ou ne fait pas ce qui est demandé.

Pour effectuer le choix des langues tant dans les consignes orales du GPS que de l'environnement informatique, aller dans Paramètres et choisir la langue des consignes orales ainsi que celle des choix écrits.

A noter que pour l'Angleterre, le Japon et l'Australie, on peut aller plus loin en allant jusqu' à modifier le sens de circulation. On roule à gauche, c'est très déstabilisant. Dans la perspective d'un voyage à l'étranger, une confrontation à la réalité d'un système de circulation différent semble une activité très opérante. Pour se faire, aller dans Paramètres et choisir le sens de circulation voulu.

La grille d'évaluation imprimable sera bien aussi rédigée dans la langue choisie.

L'utilisation d'un vidéoprojecteur permet à une classe entière de bénéficier de l'activité.

Il est aussi recommandé de traduire la fiche élève fournie en français afin que **TOUS** les élèves travaillent pendant la simulation.

Le mode « Relecture » :

Une fois le parcours terminé, il est possible de le revoir en intégralité et de modifier l'angle de vue pour mieux analyser les situations critiques.

Cette option permet de revenir sur le comportement du conducteur du deux-roues mais aussi sur les prises de risque des autres usagers.

On est bien là dans un processus de formation dynamique et c'est l'occasion de faire passer un certain nombre de messages.

- Un deux roues motorisé est un usager de la route particulièrement vulnérable.
- Il est important d'être vigilant et attentif afin de mieux s'adapter aux situations à risque.

- Pratiquer un engin motorisé nécessite la maîtrise de nombreux paramètres simultanément, c'est un véritable apprentissage que d'utiliser un guidon, des freins, un accélérateur, des clignotants, tout en analysant les panneaux, le trafic, les conditions météorologiques...

### **Quelques évidences pour conclure :**

Il s'agit bien d'un simulateur donc :

- il n'y a pas le poids associé à l'engin
- il n'est pas utile de se pencher pour accompagner les courbes
- bien sûr qu'en huit minutes, il n'y a pas autant de situations à risque...
- bien sûr que certains usagers de la route sont en tort et qu'ils n'ont pas à faire ça !

Mais ce qui est tiré de la réalité, c'est que les situations décrites, le sont à partir de fiches d'accidents qui ont vraiment eu lieu.

Nous sommes bien dans un **objectif de Prévention en toute sécurité.**

### **En cas de problème**

*Les commandes au guidon ne fonctionnent plus :*

-vérifier que la clé USB est bien branchée

-vérifier que personne n'a appuyé sur le coupe circuit (bouton rouge à droite du guidon)

-vérifier que la molette située devant le guidon est bien positionnée sur l'option choisie : auto = mode scooter / manu= mode moto

*Le couplage sur vidéoprojecteur ne fonctionne pas :*

-éteignez tout et rallumez d'abord le vidéoprojecteur et ensuite le simulateur.

-au pire enlevez l'écran du simulateur et ne gardez que la projection via le vidéoprojecteur.

**Pour fermer l'application :** CTRL et Echap puis fermer l'ordinateur



**Pour plus d'informations, des questions, des remarques ou un pb de dernière minute :**

Pascal Rabévol

[pascal.rabevolo@ac-nantes.fr](mailto:pascal.rabevolo@ac-nantes.fr) 06 32 16 33 41

## **Ressources associées au simulateur-scooter**

Il est fondamental d'ajouter d'autres supports en terme de savoirs afin d'accompagner efficacement le simulateur-scooter.

### **Cyclo expérience : des tests pour tout savoir sur le cyclo**

Ce cédérom, dont l'objectif est de sensibiliser les jeunes aux risques liés à l'usage du cyclomoteur, propose deux versions de Cyclo expérience : une version "élève", en auto-consultation, et une version "formateur", pour une utilisation avec projection au cours d'un débat avec les élèves. C'est un outil d'aide à la préparation des Attestations de **sécurité routière** (ASSR 1 et 2, ASR) ainsi que du Brevet de **sécurité routière** (BSR).

### **Moduloroute : le labo interactif de la Prévention Routière**

Cédérom de sensibilisation et de formation aux risques routiers, permettant un travail en autonomie ou en groupe avec la classe (vidéoprojection). 12 modules sont proposés (distance d'arrêt; adhérence; temps de réaction; alcool : effets, doses; cannabis : effets; ceintures de **sécurité**; téléphone mobile; champ visuel; accidents : moto; angles morts; premiers secours), avec pour chacun une phase d'expérimentation via une « animation interactive », des explications, et une conclusion récapitulant les points clefs, accompagnés de conseils de prévention liés au terme abordé.

### **Autopsie d'un accident – Association Prévention Routière**

Composé d'un CD-Rom, d'un DVD et d'un livret pédagogique, ce support amènera l'élève à « décortiquer » un accident filmé survenu entre un cyclomotoriste et un automobiliste : il suivra et réalisera lui-même l'enquête administrative ainsi que l'enquête de terrain, et sera amené à identifier les faits qui ont conduit à l'accident pour déterminer comment il aurait pu être évité.

### **Alcool, cannabis & conduite – Association Prévention Routière**

Composé d'un CD-Rom, d'un DVD et d'un livret pédagogique, ce support contient de multiples ressources destinées à être projetées pour susciter le débat autour des dangers liés à la consommation d'alcool et de cannabis : animations, reportages, activités multimédias, interviews d'experts, photos, schémas, témoignages de jeunes accidentés. Un espace interactif en ligne complète ce support pédagogique.

### **L'éléphant rose : drogues, alcool & sécurité routière : un jeu pour en parler au collège**

Ce jeu de cartes pour la classe a pour objectif la prévention des conduites addictives de la drogue et de l'alcool et des risques liés à la conduite en voiture ou en deux roues. 4 thèmes sont abordés :

drogue et santé, drogue et conduite, code de la route et règles de **sécurité**, législation et sanctions. Il peut se jouer, à partir de 12 ans, en mode solo, en équipes ou à 2 à 4 joueurs. Il comprend un outil pour l'enseignant (création d'un diaporama à partir des questions et réponses) et un livret d'accompagnement (règle du jeu et ressources documentaires). Ce jeu peut aussi servir d'outil à la préparation de l'attestation scolaire de **sécurité routière** (ASSR niveaux 1 et 2).

Et aussi pour mieux débattre avec les élèves :

**Sécurité routière : 17 clips Cinéma et 3 témoignages.** Edité par la Préfecture de Vendée

Deux produits que vous pouvez aussi vous procurer auprès de l'association Prévention MAIF :

**En vie de liberté** : double DVD pour prévenir les risques des deux-roues chez les jeunes.

**1, 2, 3 Cyclo** : un CD-Rom pour préparer l'ASSR et le BSR

#### **Expositions :**

La sécurité routière : un défi pour le XXIème siècle. Cette exposition en 13 panneaux sera un outil très pratique pour engager l'éducation à la **sécurité routière** dans l'établissement grâce à un travail interdisciplinaire (éducation civique, histoire, sciences et technologie) qui pourra rassembler le documentaliste, les enseignants et les partenaires concernés. Le guide pédagogique met en valeur les exigences de lecture propres à ce support et propose différentes approches disciplinaires et l'évaluation des compétences acquises par les élèves.

Un quizz et une activité de recherches documentaires sont aussi disponibles.