



## **NOTICE PEDAGOGIQUE**



## **"EF-SCOOT Prévention" Version 1.0**

# **UNE FORMATION MIEUX CONDUITE**

## Introduction



Le simulateur deux roues motorisé EF-Scoot permet un large éventail d'usages qu'il est nécessaire de décrire afin d'optimiser son utilisation et lutter ainsi encore plus efficacement contre l'insécurité routière.

Trois postures distinctes d'apprentissages sont à prendre en compte en fonction du public :

1 : Les apprenants sont des novices, ils ont besoin de maîtriser l'ensemble des paramètres de bases.

- Espace « Noviciat »
- Espace « Situations élémentaires de conduite »

2 : Les apprenants ont déjà des notions, ils ont le BSR et ont déjà conduit sur la route.

- Espace « Situations élémentaires de conduite »
- Espace « Prévention des risques routiers »

3 : Les apprenants sont titulaires du permis B ou sont en conduite accompagnée, il est possible de travailler avec eux le concept de partage de la route avec des usagers vulnérables.

- Espace « Prévention des risques routiers »
- Espace « Conduites évaluées »

Ces trois principales considérations pédagogiques correspondent aux types d'élèves qui peuvent bénéficier d'une simulation dans les établissements scolaires du secondaire voire du supérieur pour la dernière catégorie.

Apprendre les bases de la conduite d'un deux roues motorisé en collège, dans les IME, les ITEP, c'est se donner le temps de le faire par petit groupe, voire en individuel. C'est aussi disposer du matériel pendant un laps de temps suffisamment long pour le faire dans de bonnes conditions.

Par contre, faire de la sensibilisation à la prévention des risques en fin de collège, en lycée, dans les établissements du supérieur, c'est tout à fait possible en construisant un module d'une heure en choisissant dans les menus les parcours les plus adaptés au messages qu'on souhaite faire passer.

## Sommaire



<i>Introduction</i>	2
<i>Sommaire</i>	3
<i>Avertissement préalable</i>	4
<i>Découverte des contenus du logiciel de l' EF-SCOOT</i>	6
<b>0- Equipement</b>	6
<b>I- Noviciat</b>	6
<b>II- Situations de conduite : c'est la formation avancée du conducteur</b>	9
<b>III- Sensibilisation aux risques</b>	13
<b>IV- Conduites évaluées</b>	17
<i>La Librairie</i>	19
<i>Les enjeux de la simulation comme vecteur d'apprentissage</i>	20
<i>Quelles postures pédagogiques ?</i>	21
<i>Quelles postures didactiques ?</i>	24
<i>Mémento</i>	27

# A

## Avertissement préalable



Tout d'abord, il est nécessaire de procéder à une véritable introduction :

Il est important de prendre le temps nécessaire pour bien introduire l'activité de simulation sous un angle volontairement préventif.

L'objectif final 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.

### **En effet le simulateur EF-Scoot n'est pas un jeu-vidéo !!!**

Il semble nécessaire d'insister sur ce point crucial car l'objectif est bien de faire passer un certain nombre de messages de prévention tant en terme de savoirs, de savoir-faire que de savoir-être.

D'emblée l'introduction à la séance pose 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 !!!
- une sexualisation masculine du risque avec une mise en cause des jeunes garçons dans 90% des accidents graves !

L'encadrant pourra, grâce à la simulation et ce, durant tout ce temps privilégié avec le groupe, insister sur la vulnérabilité active et passive des conducteurs de deux roues motorisé.

Pour cela, il est possible de s'aider de multiples supports dont les plus efficaces sont :

- l'accidentologie locale disponible en ligne sur le site de la Préfecture ou de la DDT.
- la presse quotidienne régionale : On peut ainsi faire un montage avec deux ou trois articles de presse locale afin de bien démontrer que cela n'arrive pas qu'aux autres mais que nous sommes tous concernés.

Pour appuyer ce discours, il est possible de faire passer une courte scène vidéo afin de cadrer immédiatement l'activité :

- un spot de prévention « Sécurité routière »
- une courte visite du site Mortelscooter

A partir de là, avant de commencer, on distribue une des fiches « élève » afin de bien faire comprendre aux apprenants qu'il s'agit d'un cours comme un autre où il y aura des savoirs à mobiliser et des situations de conduite à analyser.

Après ces deux préalables qui visent à positionner l'activité dans une double réalité :

- on parle ici de la vraie vie même si on utilise une méthode virtuelle
- on va faire un vrai travail en manipulant de vrais savoirs

Enfin la réussite de la séance dépendra autant de l'attitude individuelle de l'apprenant que de la capacité de l'encadrant à maîtriser son groupe.

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 !**

# B

## Découverte des contenus du logiciel de l'EF-SCOOT



### 0- Equipement

Cet espace pose en préalable à toute simulation, la question de l'équipement en donnant **la** possibilité de dialoguer avec le groupe sur les attendus mais surtout sur les pratiques réelles de chacun.

Plusieurs possibilités permettent de balayer le champ des possibles afin de s'équiper raisonnablement.

Un pourcentage et un rappel de ce qu'est l'équipement idéal viennent conclure cette courte animation.

### I- Noviciat

L'espace noviciat s'ouvre sur deux aspects fondamentaux de la prise en main pour bien maîtriser un deux roues motorisé :

- les manœuvres afin d'intégrer l'ensemble des fonctionnalités d'un guidon.
- le freinage pour se familiariser avec le système d'accélération et les freins.

*Info utile : Pour démarrer, il faut actionner le démarreur à droite tout en appuyant sur le frein gauche.*

#### **a. Manœuvres**

- suivi de trajectoire : l'objectif est de manipuler le guidon et d'adapter sa vitesse en même temps.
- slalom allure lente : après la consigne préliminaire, un slalom à gauche puis à droite permet au novice de travailler le positionnement du regard, la vitesse et le freinage.
- procédure d'évitement : après explications et démonstrations, deux applications à droite et à gauche permettent au novice d'aborder un principe technique de base essentiel à la survie du conducteur.

Tous ces conseils sont des aides précieuses dans la perspective d'un apprentissage réel du futur titulaire du BSR.

*Astuce pédagogique : Lorsqu'il y a des explications écrites, on peut les faire lire par les apprenants au fur et à mesure afin de renforcer la mémorisation visuelle par la mémorisation auditive.*

Si des mots méritent d'être définis ; ce sera aussi l'occasion de le faire.

Petits rappels : le frein arrière, c'est le frein gauche !  
Pour couper le contact, il suffit de glisser le curseur placé à main droite vers la droite.

## **b. Freinage**

*Astuce pédagogique : Les enseignants de mathématiques et de sciences physiques peuvent utilement exploiter ce contenu en fonction de leurs programmes respectifs. Des fichiers de cours sont disponibles dans la librairie ou sur Eduscol.*

Plusieurs situations de base sont ici proposées. Même si le novice va apprivoiser le système de freinage, il s'agit aussi et surtout de prendre conscience de la notion de distance de freinage et de sa décomposition en distance liée au de temps de réaction additionnée à la distance de freinage proprement dite.

-Freinage sur panneau STOP :

On peut effectuer jusqu'à 4 freinages qui sont mémorisés par le logiciel, du coup on peut ainsi comparer les résultats d'un même apprenant ou bien de plusieurs.

-Freinage sur danger simple :

Il faudra freiner pour éviter un piéton qui est masqué par un véhicule et qui traverse sans regarder.

- Freinage en situation complexe :

8 situations, correspondant aux classes d'accidents les plus récurrents sont proposées :

## Classes d'accidents abordées

Conducteur confronté à un véhicule sur sa voie	21% des accidents mortels
Piétons, deux-roues, divers	10% des accidents mortels
Véhicule contre piétons	6% des accidents mortels
Évaluation tardive en longitudinal	5% des accidents mortels
Prioritaire en intersection	5% des accidents mortels
Conducteur percuté par l'arrière	5% des accidents mortels
Véhicule en manoeuvre de dépassement	3% des accidents mortels
Manoeuvre sur des carrefours à feux en ville	1% des accidents mortels



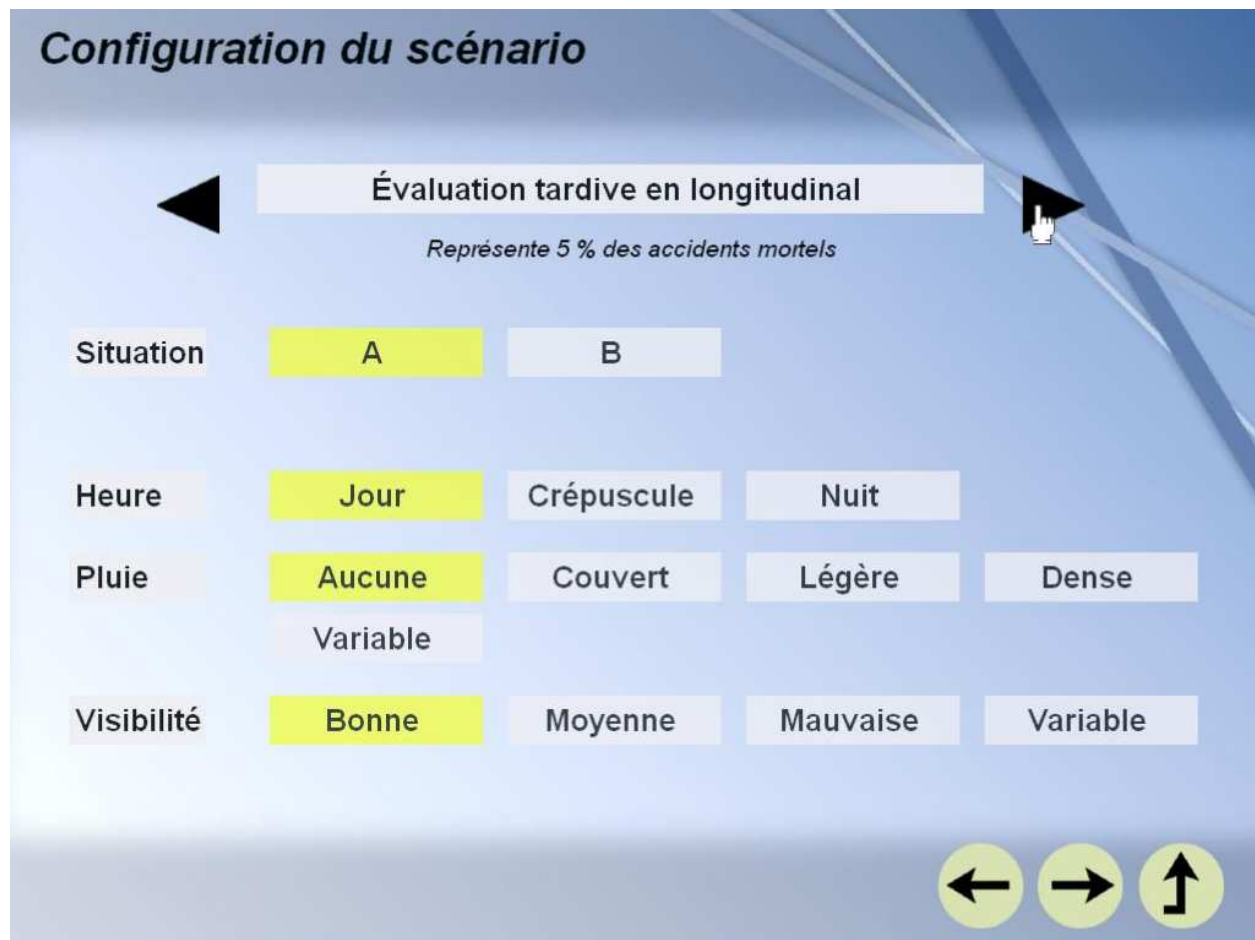
*Astuce technique : il faut absolument montrer aux élèves la fonction « vision latérale » qui se trouve aux extrémités du rétroviseur supérieur sinon aux stops et aux intersections le risque d'accidents est décuplé.*

Ensuite, il est possible de modifier plusieurs paramètres : l'heure, les conditions climatiques et la visibilité.

Les paramétrages climatiques dépendront aussi de la réalité des usages de l'apprenant.

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.





En effet, tout cela influe sur la distance de freinage tant qualitativement que quantitativement. Il s'agit bien là de faire prendre conscience de ces facteurs déterminants.

## **II- Situations de conduite : c'est la formation avancée du conducteur**

Une série de comportements techniques sont à assimiler par les apprenants, à nouveau nous sommes dans une dynamique d'apprentissage segmenté. Ceci permet de faire une démonstration fine des procédures qui parfois sont accidentogènes.

*Astuce pédagogique : Cet espace conçu comme un ensemble constitué d'unités capitalisables n'est pas sans rappeler un univers que les jeunes maîtrisent tout particulièrement, il y a donc une incitation forte à réussir pour passer à l'étape suivante. Et réussir ici, signifie conduire en toute sécurité.*

# Situations de conduite



- S'insérer depuis un stationnement
- S'extraire d'une voie pour stationner
- Franchir une intersection et y changer de direction
- Franchir une intersection (feux, voies multiples)
- Franchir une intersection (rond-points)**
- Franchir un rétrécissement, croiser un véhicule
- Etre dépassé, dépasser
- Exercices d'évaluation



Par ailleurs, à tout moment, le logiciel peut donner des conseils en fonction de l'attitude de l'apprenant. De même la simulation peut s'arrêter en cas de manquement aux règles élémentaires de sécurité, notamment un feu rouge grillé, un clignotant oublié, une erreur importante dans le positionnement du scooter... Ceci permet à l'encadrant d'avoir une veille automatisée et systématisée.

*Astuce technique : Un onglet qui permet de voir l'équilibrage du scooter se trouve sur la touche F1.*

**1-S'insérer depuis un stationnement** : démonstration, puis deux exercices, l'un en ville, l'autre à la campagne. Des conseils de base permettent d'intégrer les bons gestes et les bonnes habitudes à prendre.

Les conditions de l'exercice sont aussi modifiables avec un trafic nul, moyen ou dense. Le logiciel valorise et commente l'action entreprise par l'apprenant.

Lorsque l'exercice n'est pas effectué de manière satisfaisante, il ya une possibilité de le refaire à nouveau.

**2-S'extraire d'une voie pour stationner** : démonstration et un exercice d'application. Un paramétrage du trafic est disponible pour mieux adapter la difficulté au potentiel de l'apprenant.

Pour valider cette étape, il faudra l'effectuer avec un trafic dense.

*Astuce pédagogique : Sur le propos introductif, on peut faire lire les consignes et les conseils à tour de rôle afin de dynamiser cette séquence.*

### **3- Franchir une intersection et y changer de direction :**

Démonstration puis exercice sur stop, priorité à droite et céder le passage. On voit particulièrement bien les usagers arrivant des côtés grâce au rétroviseur supérieur. Cette fois, il y a deux choix de trafic : faible et moyen.

### **4- Franchir une intersection :**

Démonstration puis un carrefour simple et enfin le perfectionnement.

A partir de cette notion, à nouveau un choix de trafic est possible (faible/moyen/dense) afin d'établir une progression.

### **5-Franchir une intersection (rond points) :**

Démonstration très explicative et complète sur la notion de giratoire, puis deux exercices d'application. Le premier permet de vérifier étape par étape que les spécificités des changements directionnels sont bien intégrées et ce sans trafic, ni difficulté particulière. Le second ajoute la lecture des panneaux de signalisation et un trafic en conditions réelles.

### **6-Franchir un rétrécissement, croiser un véhicule :**

Démonstration détaillée avec de nombreux et précieux conseils puis un exercice d'application. Celui-ci permet d'être confronté à des événements qui peuvent arriver (véhicule en panne, piétons qui marche sur le bas côté d'une route de campagne...) et d'adopter la bonne allure et le juste positionnement pour passer en toute sécurité pour soi et les autres usagers.

### **7-Etre dépassé, dépasser :**

Démonstration très éclairante puis place à la pratique lors d'un exercice qui permet de vérifier que les données sont intégrées. Les paramètres de l'intensité du trafic sont ici modifiables et une aide à l'accomplissement du parcours est proposée par un code couleur qui indique la distance de sécurité.

### **8-Exercices d'évaluation :**

Dans cet espace, l'apprenant va pouvoir synthétiser tout ce qui aura été appris précédemment.

Inversement, ce peut être une stratégie que de débiter par ce type de parcours afin d'évaluer les capacités pour ensuite renforcer les points faibles du conducteur en mettant une sorte de programme « à la carte ».

**Ville :** 10 minutes,  
**Campagne :** 10 minutes,

### Le choix des options de conduite :

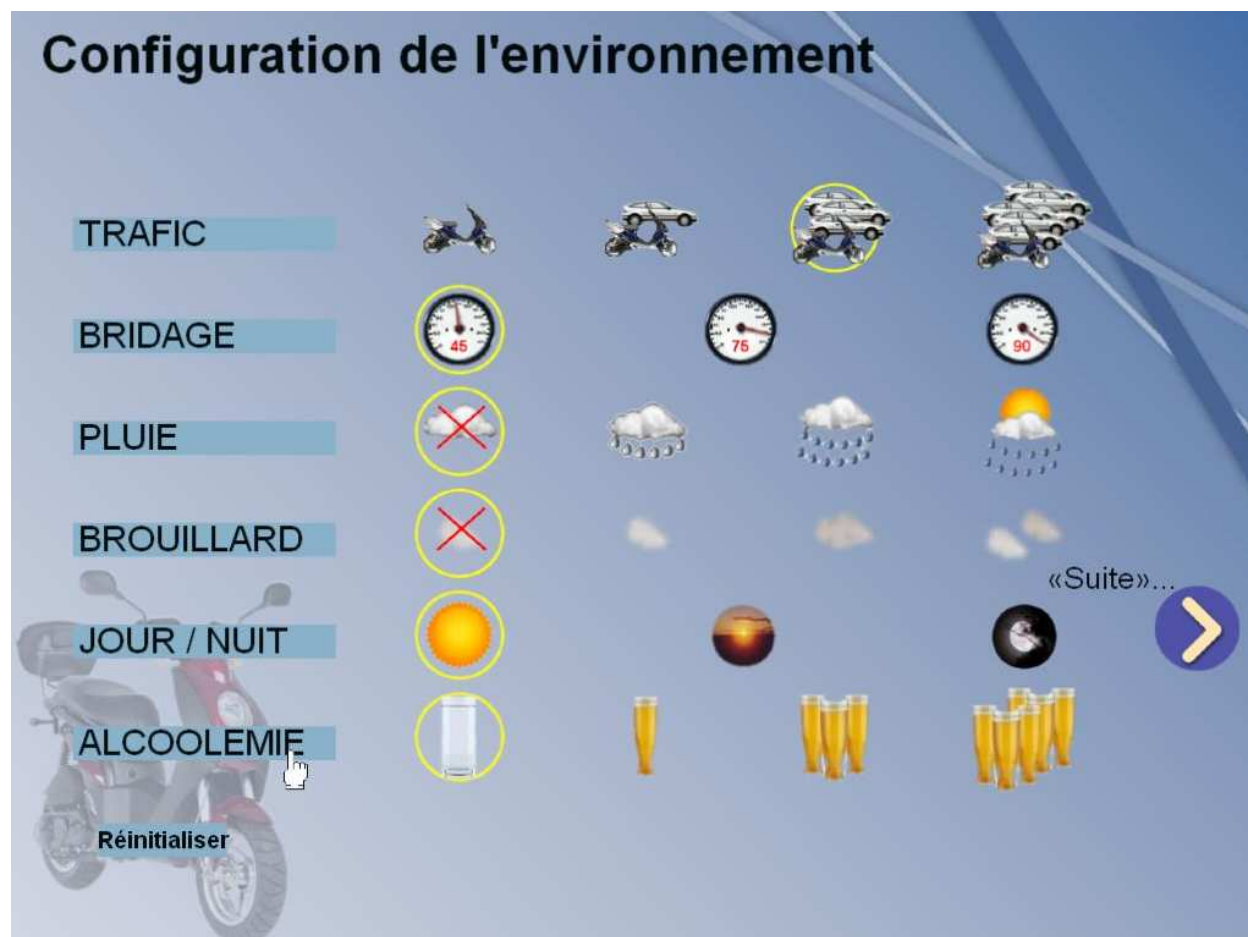
Ces deux parcours peuvent être configurés de manière très précise afin d'apporter des variations pour chaque apprenant :

Il s'agit là de s'adapter le plus possible à des situations réelles vécues par les jeunes. La cylindrée (bridage ou non à 45, 75 et 90 km/h) 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.

Il est possible de configurer chaque situation de manière spécifique à ce que l'encadrant souhaite démontrer.

Ainsi, il sera possible très aisément d'aborder l'impact du facteur « vitesse » sur les capacités d'anticipation ou bien les conséquences d'une conduite en état d'ébriété.



- bridage : 45, 75 et 90 km/h
- pluie : pas du tout, un peu, beaucoup, par intermittence...
- brouillard : pas du tout, puis de plus en plus...
- jour/crépuscule/nuit
- alcoolémie : de zéro à une consommation de plus en plus importante, ce qui modifie à la fois l'angle de vision et les réflexes. Un paramétrage préprogrammé permet de simuler les retards de mouvements et de décision.

Lorsqu'il y a le panneau « attention » sur l'onglet « configurer, ceci signifie qu'un ou plusieurs paramétrages sont déjà en cours d'exploitation.

*Astuce : En cliquant sur l'onglet « réinitialiser », tous les paramètres reviennent à la normale en une seule fois.*

### **III- Sensibilisation aux risques**

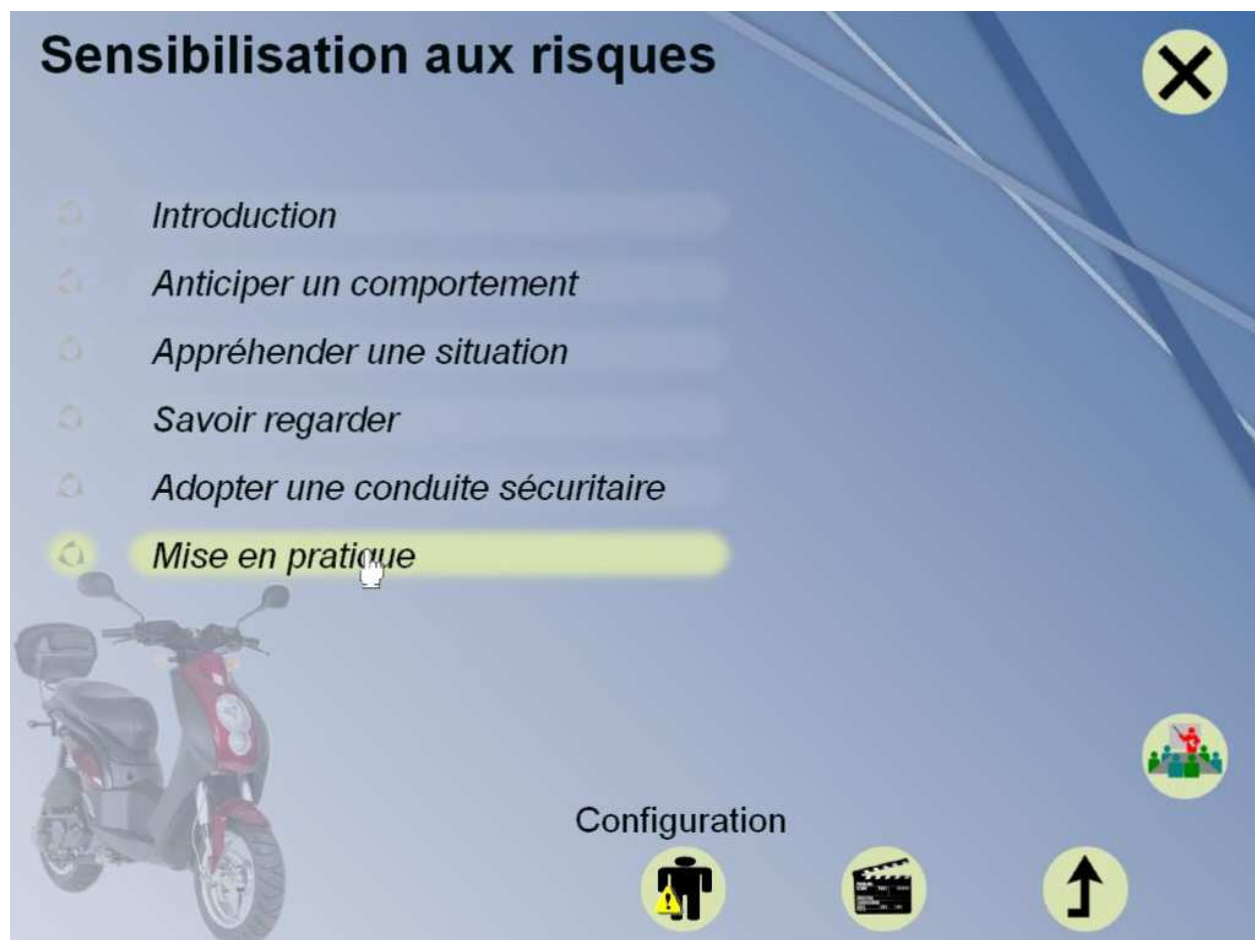
On va ici rencontrer de multiples situations où le conducteur va devoir réagir à un risque soudain, faire la preuve de ses capacités à anticiper et à analyser la complexité du trafic.

*Astuce pédagogique : Pour dynamiser le groupe, on prendra soin de changer de conducteur à chaque petit exercice.*

- **Introduction** : En préliminaire à l'exploitation de cet espace, deux parcours de 5 minutes vont mettre le groupe d'apprenants face à différentes situations accidentogènes sans qu'ils en soient alertés.

La problématique de la vulnérabilité du deux roues motorisé posée, il sera bon, ensuite, de choisir dans le menu les compétences que l'on souhaite faire travailler.

Dans un premier temps, les exercices sont courts et définis à l'avance :



**-anticiper un comportement** : démonstration puis deux exercices l'un à la campagne, l'autre en ville.

**-appréhender une situation** : démonstration puis deux exercices l'un à la campagne, l'autre en ville.

**-savoir regarder** : démonstration puis deux exercices l'un à la campagne, l'autre en ville.

**-adopter une conduite sécuritaire** : démonstration puis deux exercices l'un à la campagne, l'autre en ville.

*Astuce pédagogique : Le simulateur-scooter est utilisable en anglais.*

Il est effectivement 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.

*Astuce technique : Pour chaque activité, un système appelé « le rejeu » permet de revoir la situation et donc de revenir sur un point précis que l'encadrant souhaite commenter.*

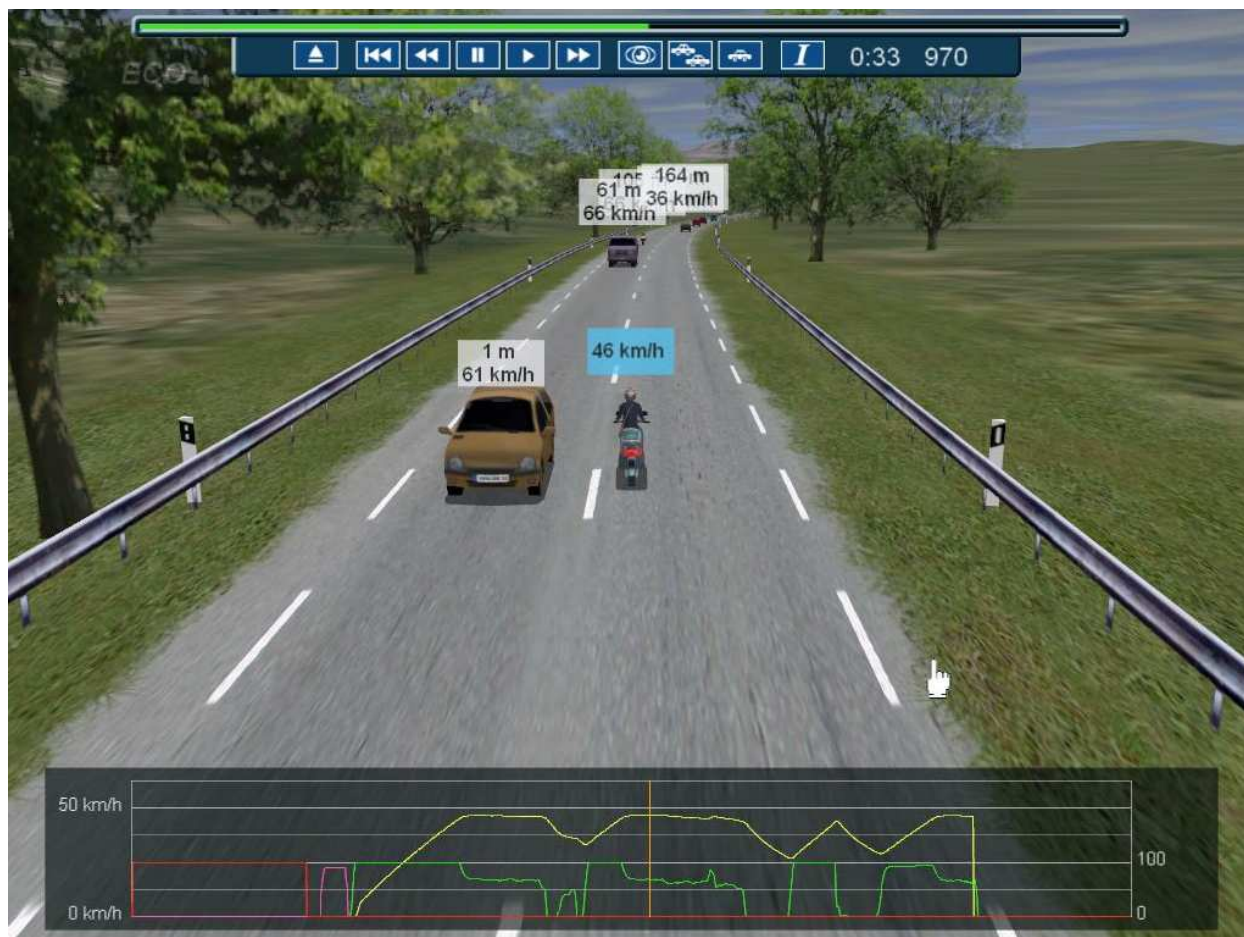
Descriptif du mode « Rejeu » :

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 qu'il toujours bon de rappeler.



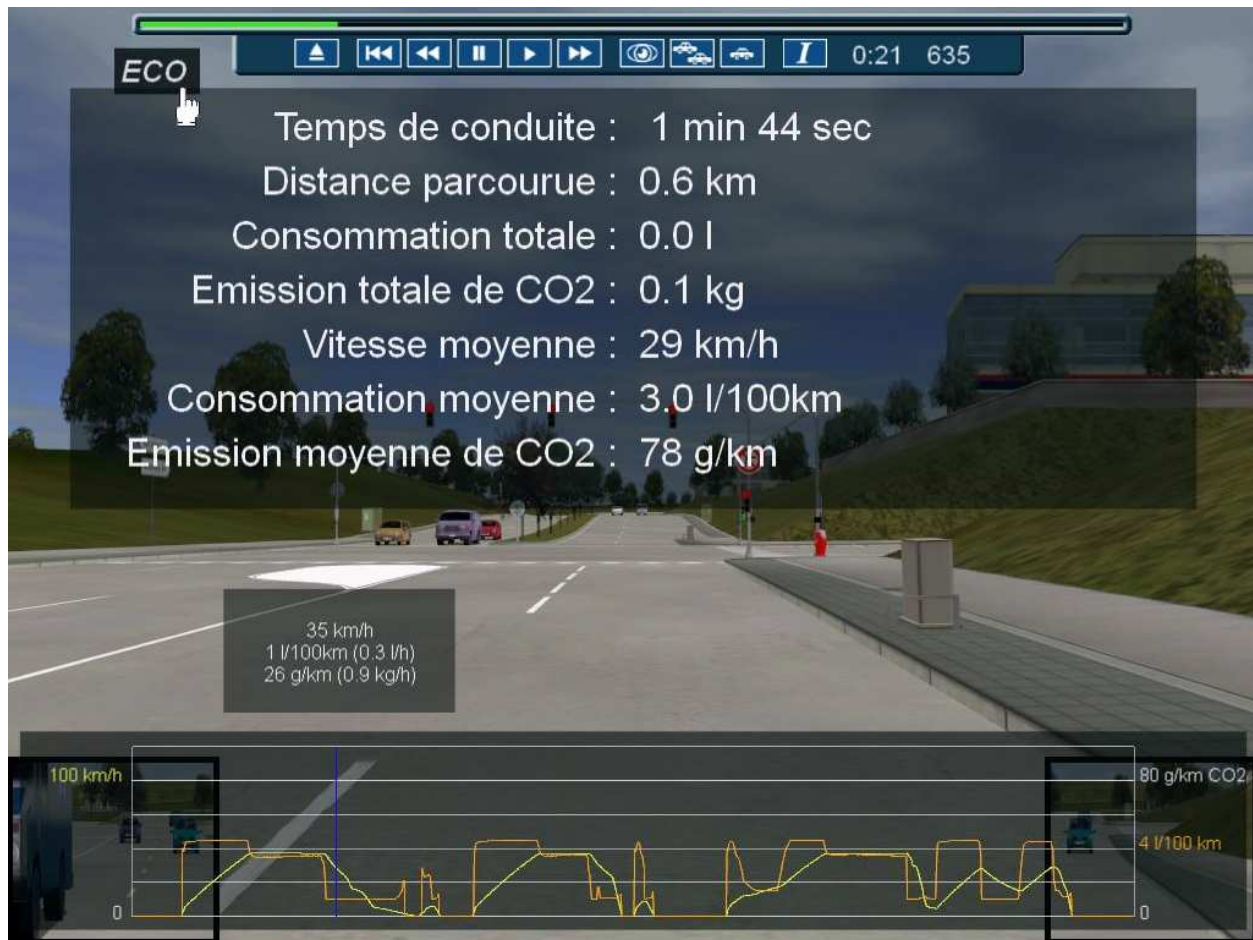
De plus, un graphique présente les performances d'accélération, de freinage et aussi de consommation. De même, en haut à droite, il y a la fonction ECO. Lorsqu'on l'active, un bilan éco-conduite très complet est proposé.

*Astuce pédagogique :*

*Ces éléments sont une opportunité supplémentaire d'exploitation disciplinaire dans la perspective de l'EED (éducation au développement durable) qu'on doit retrouver de manière transdisciplinaire dans les matières enseignées dans le secondaire notamment .Il est ainsi aisé de comparer une conduite, dite sportive, avec une conduite apaisée et donc respectant l'environnement.*

Lorsqu'on appuie sur le bouton I barré on enlève le graphique ainsi que les infos liées aux autres véhicules.

L'icône de l'œil permet d'avoir une vue aérienne de la situation et donc d'expliciter les causes d'un accident de manière plus démonstrative.



Puis il s'agira de synthétiser l'ensemble des compétences travaillées au préalable sur un laps de temps plus long :

**-Mise en pratique** : 4 parcours, deux en ville et deux à la campagne, viennent conclure cet espace.

#### Route 1 :

- un camion prend une partie de la voie
- une voiture s'engage sur notre gauche
- une voiture devant nous suit un scooter, ligne blanche, obstacle devant
- une voiture double un autocar devant nous
- un scooter à doubler
- évitement d'un cerf sur la route

#### Route 2 :

- s'insérer dans le trafic
- doubler un scooter
- tracteur qui n'avance pas, incitation à doubler alors que ce n'est pas possible
- une voiture démarre et arrive sans prévenir :
- le scooter tourne devant sans raison apparente
- un bus cache un véhicule à une intersection



## Ville 1 :

- un piéton traverse sur la gauche alors que le feu est vert
- une voiture coupe la priorité sur un rond-point
- à un carrefour, une moto s'engage alors qu'elle n'a pas la priorité.
- une portière d'une voiture stationnée s'ouvre sur la droite.
- un autocar va freiner à cause du trafic.

## Ville 2 :

- un véhicule démarre en même temps et double dès le début
- un véhicule est masqué par un autocar sur la droite
- une voiture arrivant d'en face coupe la priorité en tournant devant le scooter
- une voiture arrive de la droite dans l'angle mort alors que le scooter veut tourner à gauche
- un piéton s'engage alors que le scooter tourne à droite
- un ballon puis un enfant arrivent de la gauche
- un piéton traverse de la droite
- un scooter roule peu vite dans une courbe alors qu'il ya une ligne blanche et du trafic en face

*Astuce pédagogique : Sur tous ces parcours, une conduite sécurisée est de mise afin de les réussir sans dommages. Dans le cas d'une conduite trop peu attentive ou trop rapide, l'apprenant aura inmanquablement des accidents donc il devra modifier son comportement. Si ce n'est pas le cas, il vaut mieux que quelqu'un d'autre finisse le parcours.*

## IV- Conduites évaluées

Trois possibilités s'offrent ici en fonction des objectifs fixés par l'encadrant:

*Astuce technique : Un onglet représentant un œil sur la droite permet d'avoir une vue d'ensemble du parcours et donc de mieux voir ce qui se présente tout autour du scooter.*

**Aire** : ABCDEFGH, ces choix correspondent à l'endroit où l'apprenant va se retrouver sur l'Aire d'application.

**Campagne** avec évaluations et **Ville** avec évaluations :

ABCDEFGH : ces dénominations correspondent à la position à l'intérieur d'une cartographie de situations différentes les unes des autres. Il s'agit bien là de rouler et d'être évalué dans tous les éléments qui fondent la qualité d'une conduite.

Par contre, alors que dans les autres espaces le logiciel ne permettait pas que des erreurs grossières émaillent les parcours, ici il est laissé libre cours à la conduite de l'individu.

*Astuce technique : L'onglet « erreurs » (image) permet néanmoins d'être guidé pour rectifier sa position, son comportement et ses choix de conduite. Seulement il faut demander cette option sinon il n'y aura aucune aide extérieure.*

A la fin du parcours, une évaluation détaillée est proposée. Toutes les erreurs seront pointées et détaillées.



Ainsi un conducteur malheureusement connu pour ses habitudes infractionnistes aura une évaluation souvent révélatrice de son comportement réel sur la route. Ceci fait de ce simulateur, un excellent outil de détection des individus à risque et bien sûr un vecteur de remédiassions tout aussi performant.

*Astuce technico-pédagogique : Cette évaluation est copiable, numérisable et donc il est possible de l'envoyer immédiatement par courrier électronique à l'adresse de l'apprenant ou de ses parents pour renforcer le lien en terme de coéducation sur le sujet de la sécurité routière.*

*Il suffit d'appuyer sur la touche F12 (attention, la liaison Internet doit être effective).*

C

## La Librairie



Dans un grand nombre d'espace, cette icône est systématiquement disponible.

Il s'agit d'une banque de ressources qui peuvent illustrer opportunément les propos de l'encadrant ou venir répondre à une question.

Ce module a la particularité d'être amendable et donc d'être adapté aux usages des utilisateurs du simulateur. Les ressources vidéo, les articles de presse locale, les documents statistiques du département, peuvent y trouver leur place.

A chaque fois que cela sera possible dans le lieu affecté à la simulation, il est souhaitable de connecter l'ordinateur à Internet car des ressources en ligne ont aussi été collectées et rangées par thèmes.

# D

## Les enjeux de la simulation comme vecteur d'apprentissage



**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. Elles sont toutes clairement exprimées dans les premiers espaces d'apprentissage.

**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 élèves totalement novices en matière de deux-roues motorisé ont ici un outil d'apprentissage performant, sans prise de risque de casse pour le matériel, en toute sécurité pour l'intégrité physique de l'apprenant.

**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, c'est de permettre des prises de conscience sur les points suivants :

- être vigilant
  - être prévoyant
  - être prudent
- ➔ par l'ANTICIPATION

Une vitesse excessive est donc à proscrire pour exploiter pleinement l'aspect éducatif du simulateur. La possibilité pour l'encadrant de brider l'engin à 45km, 70 ou 90 permet d'aborder la question du débridage et de démontrer aisément l'impact de la vitesse sur les distances de freinage.

**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.**



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, on peut 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. Les premiers espaces sont tout à fait adaptés.

Ensuite le public des 4<sup>ème</sup> et **surtout des 3<sup>ème</sup>**, 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> et en seconde 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. Ce qui explique la sexualisation du risque de décès et d'accident grave à hauteur de 90% des victimes pour les garçons. Il y a donc matière à débattre et à prévention!

**Aussi et surtout ne l'oublions pas, il s'agit là des classes d'âge correspondant au pic d'accidentalité des jeunes utilisant un deux roues motorisé !!!!**

Certains élèves de cet âge sont soit en projet d'acquérir un deux-roues soit dans une préparation active du BSR, ou bien encore déjà usager d'un deux roues motorisé. Ils se sentent concernés pour diverses raisons :

- nécessité de se déplacer sans les parents, en autonomie
- orientation vers l'apprentissage
- potentiel d'indépendance à l'adolescence
- déplacements multiples pour les activités sportives et culturelles
- déplacements plus fréquents en dehors de la cellule familiale en direction du groupe social du jeune

Aussi un travail portant sur le partage de la route est possible pour les lycéens des classes de 1ères et de Terminales 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 risque routier par le simple fait de multiplier les déplacements entre le domicile, l'entreprise et le centre de formation.

## Quels discours pour accompagner le simulateur ?

**Sans discours sécuritaire d'accompagnement, l'action est réduite à néant voire contre-productive !!!!!** 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 ya 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, surtout chez les garçons, va vouloir correspondre à son statut de leader dans le groupe. Pour démontrer sa puissance, il va se mettre en danger publiquement. 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...**
- **la posture de l'apprenant** : c'est un cours comme un autre, donc l'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.
- **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 sur la notion de partage de la route. En effet, une majorité d'élèves circule déjà en voiture à cet âge et le partage de la route avec les autres usagers vulnérables est un thème rarement abordé en profondeur. C'est ici le cas !!!

- **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'encadrant** ? 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.



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 prérequis, 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.

### **Dupliquer la formation**

Un adulte informé et formé en vaut deux. 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 le simulateur par des enseignants, des aide-éducateurs, des personnels de service, l'équipe de direction, des parents d'élèves et aussi, pourquoi pas, certains élèves matures et responsables.

En effet, si l'apport d'un IDSR (Intervenant Départemental de Sécurité Routière) pour l'encadrement est tout à fait souhaitable dans un premier temps, si on veut faire une prévention de masse, en prenant le temps de faire passer une classe d'âge, il est préférable que des adultes de l'établissement soient formés.

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

- 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...



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 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...**

-vérifier que la connexion USB devant le simulateur est bien branchée;

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

*Le couplage sur vidéo projecteur ne fonctionne pas :*

-éteignez tout, rallumez d'abord le vidéo projecteur et ensuite seulement le simulateur.

**Pour fermer l'application** : cliquez sur l'icône de la croix depuis le Menu Général...

## Mémento



Pour des problèmes d'utilisation,  
en cas de panne :

Tél. : (33) 2 96 48 46 47 , et demandez le "Service Après-Vente"  
Fax. : (33) 2 96 48 08 24

Pour nous écrire :

"Service Après-Vente"  
ECA FAROS  
rue Blaise Pascal  
Parc d'activité Pégase  
22300 LANNION

Courriel :  
[sav.scoot@faros.com](mailto:sav.scoot@faros.com)