

Simulateur de conduite

Allier pédagogie et économies...

Si l'utilisation de simulateurs de conduite dans les auto-écoles ne date pas d'hier, elle a tendance à se démocratiser. À tel point que la plupart des fournisseurs pédagogiques s'y sont mis.



Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la sécurité routière, s'est essayé au simulateur lors du congrès CNPA.

Alors que le gouvernement cherche désespérément un compromis entre pédagogie et économies dans la formation à la conduite, on pourrait être tenté de croire que le simulateur s'inscrit dans cette logique. Certains sont des adeptes, d'autres un peu moins. Dans tous les cas, le simulateur de conduite interpelle, et en utilisant cet outil, les auto-écoles montrent qu'elles sont entrées dans l'ère des nouvelles technologies.

Mais comme souvent, les pratiques des écoles de conduite sont plutôt en avance sur la réglementation. Il faut en effet remonter au 24 avril 1995 pour trouver trace d'une circulaire de la DSCR visant à réglementer l'usage

du simulateur. Et elle est plutôt succincte, précisant simplement que « l'enseignement hors circulation [...] peut s'effectuer [...] au moyen d'un simulateur de conduite homologué par le ministre chargé des Transports après expertise ». Mais celle-ci n'est plus en vigueur ! Et aucune homologation n'est donc plus nécessaire, auprès de la DSCR, pour lancer un simulateur sur le marché.

VOLUME D'HEURES RÉGLEMENTAIRE

D'autre part, la circulaire ajoute « qu'un volume de quatre heures de formation peut être réalisé à l'aide d'un simulateur homologué dans le cas d'un pronostic de vingt heures établi par l'évaluation de départ ». Première question qui vient à l'esprit en lisant ces lignes : quid des candidats – la grande majorité – à qui il faut 30 ou 40 heures de leçons ? Le nombre d'heures passées sur simulateur doit-il être calculé au prorata ? « On pourrait imaginer, en poussant le bouchon à l'excès, que pour 40 heures de conduite, l'élève puisse en passer 16 en voiture, et le reste sur simulateur. En tout cas, la circulaire ne l'interdit pas », estime, malicieux, Stéphane Develter, président de la société de simulateurs Develter innovation.

Emmanuel Shearer, chef du bureau de l'éducation à la conduite et à la sécurité routière, va curieusement dans le même sens. « Ça voudrait effectivement dire que toutes

les heures au-delà pourraient être effectuées sur simulateur », reconnaît-il. La circulaire de 1995 est obsolète. Mais l'arrêté du 22 décembre de 2009 est presque similaire, en étant moins précis : il stipule que 5 heures sur 20 peuvent être effectuées hors circulation, sous-entendu sur simulateur notamment. Cela permet de lever le doute sur la fameuse heure d'évaluation, que certains ne comptaient pas comme faisant partie des 4 heures.

Certains constructeurs ou parlementaires font régulièrement « pression » sur la DSCR pour qu'elle le rende obligatoire. Mais ce n'est pas à l'ordre du jour, même si Emmanuel Shearer reconnaît les avantages de cet outil. « Les produits proposés sont de plus en plus performants. Ils ont plusieurs intérêts, notamment pour développer des situations de conduite diversifiées, que l'élève n'a pas l'occasion de connaître à l'auto-école. De la conduite de nuit, sur routes sinueuses pour les jeunes parisiens, par exemple. »

LE SIMULATEUR, SOLUTION ÉCONOMIQUE

Des « zones grises » entourent cependant la réglementation sur les simulateurs, comme le reconnaît Emmanuel Shearer. « La seule contrainte, en plus de la restriction en termes de volume d'heure, c'est la transparence vis-à-vis du consommateur, qui doit savoir que son forfait inclut des leçons sur cet outil. » En revanche, rien ne régit la présence, ou non, d'un enseignant aux côtés de l'élève. « Le simulateur nécessite la présence constante d'un moniteur, estime pourtant le représentant de la DSCR. Mais légalement, ce n'est pas obligatoire. »

Olivier Planton, dirigeant d'une auto-école à Montpellier, fait partie de cette catégorie de gérants qui n'ont pas le Bepecaser, comme l'y autorise le décret de juin 2011, qui signe la fin de l'obligation professionnelle. « C'est moi qui les lance sur le simulateur, détaille-t-il. J'explique cela à mes enseignants en leur disant que ça leur économise les premières heures, qui ne sont pas les plus intéressantes pédagogiquement puisque l'élève n'a aucune connaissance mécanique. Mais idéalement, je reconnais qu'une expertise pédagogique serait nécessaire. Seulement, en termes de coût financier, ce n'est pas possible. »

Certes, il existe un prix de location (souvent

sur trois ans), voire un prix d'achat pour un simulateur. Celui-ci varie en fonction de sa qualité technologique. Mais un simulateur fait également économiser des frais d'assurance et de carburant. Et si cet outil commence à être largement adopté dans les écoles de conduite, c'est aussi qu'il peut devenir une alternative au coût du permis de conduire. En pleine réforme, et alors que le gouvernement et les consommateurs voudraient voir ce prix baisser, le simulateur n'est-il pas un moyen de satisfaire tout le monde ? « Le simulateur, c'est du gagnant – gagnant financier pour l'auto-école et l'élève, estime Pierre Chasseray, délégué général de l'association 40 millions d'automobilistes. Nous plaçons depuis plus de deux ans pour qu'il soit mieux intégré dans la formation du conducteur. Il faut un meilleur encadrement législatif. » En revanche, pour que cela soit aussi bénéfique pour le portefeuille de l'élève, encore faut-il répercuter l'utilisation du simulateur sur les tarifs ! En ne proposant pas les mêmes prix qu'une leçon classique... Il existe même, à Paris, une société baptisée « Simulauto », qui permet aux auto-écoles et aux particuliers d'utiliser, pour quelques heures, un simulateur de conduite.

GAIN DE TEMPS

Le simulateur aurait l'avantage de faire « gagner du temps » sur la formation, et donc aussi de l'argent. « Le fait de démarrer sans les contraintes de circulation permet de manipuler le véhicule plus rapidement ensuite », remarque Michel Goepf, président de Codes Rousseau, qui a développé son propre simulateur dénommé Oscar, plutôt conçu pour les « 5 ou 6 premières heures de conduite » où il faut maîtriser la mécanique du véhicule.

D'autre part, le simulateur permet de travailler plus rapidement les étapes de formation : pour faire un démarrage en côte ou s'exercer au passage des intersections, il suffit de se rendre à l'étape qui correspond. « On peut faire 37 démarrages en 15 minutes s'il le faut », observe Jérôme Depret, responsable développement chez Ediser. L'éditeur a développé un nouveau simulateur double commande baptisé « simunomad », particulièrement destiné à la formation des enseignants, mais qui peut aussi intéresser les auto-écoles classiques.

Les auto-écoles comme les élèves sont de plus en plus tentés par le concept du simulateur. « Ils semblent ouverts, voire demandeurs, se félicite Sylvain Chaplain, technico-commercial chez ENPC. Mais cela doit rester un complément de formation, et cela n'enlèvera jamais le travail du moniteur. » Certaines situations, notamment pour sen-

sibiliser l'élève aux conduites à risques, voire faire des séances en groupes, nécessitent la présence d'un enseignant. « Il y a des choses que l'on peut faire seulement avec un simulateur, note Pierre Chasseray. Comme par exemple mettre l'élève dans une situation d'accident, ou encore lui faire tester les dangers d'une conduite sous l'emprise d'un état alcoolique, ou avec un smartphone au volant. On peut lui faire comprendre que si une voiture freine alors qu'il envoie un SMS, il a 100 % de chances de la taper. » Il est possible, sur certains simulateurs, « de travailler les étapes 3 et 4 du REMC », avance Sylvain Chaplain, qui souligne le bond technologique effectué par les simulateurs ces dernières années. « Les sensations de conduite sont de plus en plus proches de celles à bord d'un véhicule, avec notamment un système de vibration des pédales, et une plateforme dynamique. C'est là-dessus qu'on a insisté avec notre dernière technologie, Simedrive », analyse-t-il.

Bertrand Saint Jalme, responsable de la zone Afrique et Moyen-Orient chez Eca Faros, est également d'avis que la technologie progresse. « Dans notre nouvelle base graphique, nous jouons beaucoup sur les ombres portées et sur les textures, avance-t-il. D'autre part, nous avons obtenu un nouveau marché étranger de simulateurs d'avions militaires haut-de-gamme, et nous pourrions utiliser certaines nouveautés technologiques dans le domaine auto-école. »

PERSONNALISER SON MATÉRIEL

Souvent, les fabricants vous permettront de personnaliser votre matériel en fonction de votre utilisation. C'est le cas de Stéphane Develter, par exemple, avec son simulateur Pro Evolution. « La taille des trois écrans peut varier de 20 à 60 pouces, avec des possibili-

tés de vision à 180 degrés pour les versions les plus performantes », explique-t-il. Autrement dit, en fonction de votre budget et de votre surface, vous avez le choix. Certaines auto-écoles ou centres de formation placent plusieurs simulateurs dans une même salle, avec un poste de contrôle pour l'enseignant. Ainsi, celui-ci peut regarder le travail de tous ses élèves en même temps. Et ils peuvent échanger entre eux. Bref, un vrai intérêt pédagogique, mais aussi économique puisque le moniteur n'est pas monopolisé par un seul élève et une seule voiture. Mais bien sûr, tout le monde ne peut pas se permettre cet investissement financier.

APPRENTISSAGE MÉCANIQUE

Parmi les utilisateurs du simulateur, il y a ceux qui préfèrent se concentrer sur la partie mécanique et les premières heures de conduite, afin de maîtriser correctement le volant et les pédales. On peut également choisir de l'utiliser « en alternance », à savoir de travailler certains automatismes simultanément sur simulateur et en voiture. La grande majorité des logiciels de simulateurs permettent de réaliser l'évaluation de départ.

Mais une utilisation plus spécifique est également possible : il existe des modules d'éco-conduite, et on peut s'en servir en post-permis, pour aborder certains thèmes spécifiques de sécurité routière. D'autre part, le simulateur est particulièrement prisé dans le cadre des auto-écoles sociales. Lorsqu'un élève doit effectuer 70 heures de conduite, difficile de se passer du simulateur. D'autant que la plupart des leçons de conduite sont consacrées à une mise en confiance et une répétition des scénarios. Vraiment, les simulateurs ont plus d'un tour dans leur sac. ■

L. L.

www.tribune-auto-ecoles.fr

Résultat du sondage Internet du mois

Le simulateur peut-il faire baisser le coût de la formation pour l'élève ?

Oui : 29 %
Non : 71 %

Pour participer à notre prochain sondage, rendez-vous sur www.tribune-auto-ecoles.fr

ÉVALUER L'ÉLÈVE SUR ORDINATEUR, UNE BONNE CHOSE ?

Tous les éditeurs pédagogiques se sont mis à l'évaluation de départ sur ordinateur : Codes Rousseau, ENPC, Planète Permis, Ediser... Christophe Schneider, président de Planète Permis, est le dernier à avoir franchi le pas. « L'ordinateur teste des aptitudes, notamment le temps de réaction ainsi que d'autres choses comme le balayage visuel », précise ce dernier. Ces logiciels d'évaluation comprennent également des tests psychotechniques, afin d'évaluer les capacités cognitives du futur conducteur. Pour Christophe Schneider, « cela enlève une responsabilité à l'enseignant, dans le sens où il est toujours difficile d'évaluer objectivement les aptitudes d'un élève ». Au moins, on ne peut pas taxer l'auto-école de vouloir gonfler le nombre d'heures de conduite !

Pourtant, à l'heure où les auto-écoles se battent pour garder l'heure d'évaluation en présentiel, ne risquent-elles pas de faire ce qu'elles reprochent à leurs concurrents numériques ? « Il est préférable que ce type d'outils soit utilisé à l'auto-école, pour la relation commerciale, juge Christophe Schneider. Après, si un jour il faut le faire en ligne, on saura le faire, mais ce n'est pas ce qu'on souhaite. » Le gros hic de l'évaluation en ligne demeure la reconnaissance visuelle, pour être sûr que c'est bien l'élève qui la réalise. Pour sauvegarder son savoir-faire, l'auto-école peut aussi faire une évaluation « mixte », avec par exemple une partie sur ordinateur et 30 minutes en voiture. ■