



**MINISTÈRE
DE L'ÉDUCATION
NATIONALE,
DE LA JEUNESSE
ET DES SPORTS**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Rapport du jury

Concours : CAPLP EXTERNE et CAFEP

Section : CONDUCTEURS ROUTIERS

Session 2021

Rapport de jury présenté par :

Jean-Marc DESPREZ inspecteur général de l'éducation, du sport et de la recherche et président de jury

Thierry RAIMBAUT inspecteur de l'éducation, du sport et de la recherche et vice-président

Sommaire

Avant-propos et remerciements	3
1. Textes officiels de références	5
2. Les épreuves du CAPLP externe et du CAFEP-PLP.....	6
2.1. Épreuve d'admissibilité	
2.2. Épreuve d'admission	
3. Accueil et moyens mis à la disposition des candidats	7
4. Statistiques	8
4.1. Statistique CAPLP externe et CAFEP PLP	
5. Commentaires sur les résultats de la session	9
6. Épreuve d'admissibilité, commentaires et conseils aux candidats	12
7. Épreuve d'admission, commentaires et conseils aux candidats	13
8. Éléments de corrigé, épreuve d'admissibilité de la session	18

Avant-propos

Au travers de deux épreuves de concours, l'État employeur, s'assure que les candidats qu'il recrute possèdent bien les compétences en adéquation avec la fonction et les missions d'enseignant qu'ils auront à exercer.

La session 2021 s'inscrit à la fois dans la continuité des sessions antérieures et dans une évolution permettant une évaluation renforcée des compétences professionnelles didactiques et pédagogiques attendues des candidats pour enseigner la conduite routière.

En référence à la définition des épreuves, les candidats sont évalués sur la base des compétences professionnelles des métiers du professorat et de l'éducation. Cette définition des épreuves précise également les attendus.

Si le coefficient de l'épreuve d'admission est double de celui de l'épreuve d'admissibilité, pour autant l'épreuve écrite conserve un caractère sélectif. Les futurs candidats ont tout intérêt à se préparer correctement à cette épreuve écrite pour améliorer leurs chances de réussite en vue de l'admissibilité.

La première épreuve est construite de manière à évaluer un spectre large de compétences et de connaissances technologiques et professionnelles nécessaires à la maîtrise des activités de la conduite et du transport routier de marchandises. Toutes les activités professionnelles décrites dans le référentiel des activités professionnelles du CAP CLM¹ et du baccalauréat professionnel CTRM² sont susceptibles d'être couvertes par les futurs sujets.

La seconde épreuve est à la fois, pour les candidats, une démonstration de savoir-faire professionnels à mobiliser dans le cadre de l'enseignement de la conduite routière. Au travers des mises en situations professionnelles, il s'agit de démontrer une capacité à analyser des situations professionnelles relevant de la conduite routière. Cette épreuve s'attache à évaluer la capacité pour les candidats à replacer la thématique imposée, les contextes rencontrés et activités proposées, et les problèmes abordés dans le cadre de la conception d'une séquence pédagogique.

Cette année, les candidats étaient accompagnés dès le début de l'épreuve pratique dans l'appropriation d'un thème spécifique, véritable fil conducteur imaginé pour les besoins de cette épreuve et associé aux différentes mises en situation professionnelles. Un environnement numérique de travail était également mis à leur disposition tout au long de l'épreuve, les candidats disposaient de cet environnement (tablette, clé usb et PC) durant les épreuves pratiques pour consulter des ressources, prendre des photos, rechercher des informations, préparer leur présentation orale.

Dans tous les cas, ces deux épreuves nécessitent a minima une préparation adaptée. Une préparation sérieuse et soutenue est un atout certain pour la réussite au concours. Afin de bien préparer ces deux épreuves, je conseille fortement aux futurs candidats de lire attentivement les commentaires liés aux épreuves contenus dans ce rapport et de bien analyser les sujets publiés sur le site du ministère, qui montrent parfaitement les concepts liés à la conception de séquences de formation (<http://www.devenirenseignant.gouv.fr/pid34315/se-preparer-pour-les-concours-second-degre-jurys.html>). La connaissance des textes définissant le fonctionnement des lycées professionnels et l'organisation des baccalauréats professionnels est un préalable incontournable.

Pour conclure cet avant-propos, le CAPLP impose aux candidats un investissement professionnel et personnel préalable. Il est important que les candidats fassent la démonstration d'une véritable motivation à devenir enseignant. Le jury attend également des candidats, dans toutes les épreuves, une expression écrite et orale de qualité.

Mes remerciements à toutes celles et ceux, membres du jury, qui ont contribué à la bonne marche de ce concours ainsi qu'à la rédaction de ce rapport.

Jean-Marc DESPREZ, Président du jury

¹ conducteur livreur de marchandises

² conducteur transport routier marchandises

Remerciements

Les épreuves de la session 2021 se sont déroulées au Lycée polyvalent Ettore BUGATTI, rue des Jonquilles, à ILLZACH (68110) près de MULHOUSE, dans l'académie de STRASBOURG.

Le président et les membres de jury tiennent à remercier la sous-direction du recrutement et plus particulièrement la gestionnaire du ministère en charge de ce concours pour sa disponibilité, sa réactivité et pour la bonne marche de ce concours.

Nos remerciements aux services de la division des examens et concours de l'Académie de STRASBOURG et au directeur délégué aux formations professionnelles et technologiques en charge de l'organisation de ce concours, pour l'aide et l'assistance apportée dans la gestion matérielle et financière, pour la mise à disposition des personnels de surveillance et d'assistance.

Le président et les membres du jury adressent leurs sincères remerciements à monsieur le proviseur et son équipe de direction, au directeur délégué aux formations et à ses assistantes, aux personnels du lycée pour l'accueil qui leur a été réservé ainsi que pour les conditions de travail et de concours qui leur ont été offertes, ainsi qu'aux candidats.

Nos remerciements aux enseignants du pôle « automobile et conduite routière » du lycée qui se sont organisés pour que ce concours puisse disposer des salles et ressources existantes et d'une assistance appréciée dans l'organisation sur le plateau technique.

1. Textes officiels de référence

Le guide pratique à l'usage des candidats pour s'inscrire et se préparer aux concours de l'éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche est disponible sur Internet à l'adresse : <http://www.devenirenseignant.gouv.fr/>

Les postes offerts au concours externe de la session 2021 étaient au nombre de :

Concours de l'enseignement public, concours externe du CAPLP :

Sections et options	Nombre de postes
Conducteurs routiers	20

Concours de l'enseignement privé sous contrat, concours externe du CAFEP-PLP :

Sections et options	Nombre de contrats
Conducteurs routiers	6

Les candidats pouvaient prendre connaissance et consulter le descriptif des épreuves ainsi que le calendrier des épreuves à l'adresse suivante :

<http://www.devenirenseignant.gouv.fr/pid33990/enseigner-dans-lycee-professionnel-caplp.html>

Les textes officiels régissant les concours du second degré, ceux pour la session 2021, étaient et restent disponibles sur le site du Ministère de l'éducation nationale. Ce concours fait partie de ceux pour lesquels, il n'existe pas de diplômes de niveau supérieur à celui du baccalauréat (niveau IV). Il relève du groupe A et dont le texte de référence est l'arrêté du 19 avril 2013 fixant les sections et les modalités d'organisation des concours du certificat d'aptitude au professorat de lycée professionnel. La version de ce texte est régulièrement consolidée.

Version en vigueur au 10 juin 2017 :

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000027361617>

2.1. Validité des permis de conduire :

Pour ce concours, les candidats doivent être en capacité de justifier de leurs permis CE valides. Ce contrôle de validité s'effectue au cas par cas, en lien avec le ministère de l'éducation nationale, et dans le respect de la réglementation en vigueur (article R221-11, section 5 du code de la route).

À cette session, les candidats qui remplissaient les conditions d'inscription au concours mais dont les permis n'étaient pas valides n'ont pas été autorisés à conduire sur l'emprise publique dans le cadre des épreuves pratiques.

En fonction de la date de validité de leurs permis, il est conseillé aux futurs candidats d'anticiper si besoin leur demande de renouvellement de permis et de visite médicale.

**Pour la session 2022, une deuxième épreuve d'admission sera mise en œuvre,
cf. texte en vigueur**

Arrêté du 25 janvier 2021 fixant les sections et modalités d'organisation des concours du certificat d'aptitude au professorat de lycée professionnel (article 8)
<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043075622>

2. Les épreuves du CAPLP externe et du CAFEP- PLP, section du groupe A, à la session 2021

Ci-après, le descriptif des épreuves du CAPLP externe et du CAFEP-PLP correspondant aux sections pour lesquelles il n'existe pas de diplômes de niveau supérieur à celui du baccalauréat relevant du groupe A (métiers d'arts, bâtiment, conducteurs routiers, coiffure, etc..).

- épreuve d'admissibilité ;
- épreuve d'admission.

Les épreuves sont notées de 0 à 20. Pour toutes les épreuves, la note zéro est éliminatoire.

Le fait de ne pas participer à une épreuve ou à une partie d'épreuve, de s'y présenter en retard, de ne pas respecter les choix faits au moment de l'inscription ou de ne pas remettre au jury un dossier ou un rapport ou tout document devant être fourni par le candidat dans le délai et selon les modalités prévues pour chaque concours entraîne l'élimination du candidat.

2.1. Épreuve d'admissibilité : Exploitation pédagogique d'un dossier technique – durée : quatre heures – coefficient 1

L'épreuve consiste en une exploitation pédagogique visant à développer des compétences figurant dans un référentiel du champ professionnel de l'option choisie. À partir d'un dossier technique fourni au candidat comportant les éléments nécessaires à l'étude, l'épreuve a pour objectif de vérifier que le candidat est capable :

- de proposer l'organisation pédagogique d'une séance, d'en définir la place et les objectifs dans une séquence de formation, ses contenus, les moyens pédagogiques et les activités à mettre en œuvre ainsi que l'évaluation envisagée ;
- d'élaborer les documents techniques et pédagogiques nécessaires (documents professeurs, documents fournis aux élèves, éléments d'évaluation).

2.2. Épreuve d'admission : Épreuve de mise en situation professionnelle – durée totale : 6 heures – coefficient 2

L'épreuve a pour but d'évaluer, dans l'option choisie, l'aptitude du candidat à concevoir et à organiser une séquence de formation reposant sur la maîtrise de savoir-faire professionnels, en fonction d'un objectif pédagogique imposé et d'un niveau de classe donné du lycée professionnel. Elle prend appui sur les investigations et les analyses effectuées par le candidat pendant les quatre heures de travaux pratiques relatifs à un système technique ou à un processus.

L'entretien avec le jury permet également d'évaluer la capacité du candidat à prendre en compte les acquis et les besoins des élèves, à se représenter la diversité des conditions d'exercice de son métier futur, sa connaissance du contexte de formation dans ses différentes dimensions (classe, équipe éducative, établissement, institution scolaire, société) et les valeurs qui le portent, dont celles de la République.

Découpage de l'épreuve :

- travaux pratiques : quatre heures ;
- préparation de l'exposé : une heure ;
- exposé : trente minutes ;
- entretien : trente minutes.

En 2022, dans le cadre de l'admission, une épreuve supplémentaire « d'entretien avec le jury » est initiée

3. Accueil et moyens mis à la disposition des candidats lors de l'épreuve d'admission

Un accueil administratif était effectif dès l'arrivée des candidats le jour de la convocation à l'épreuve d'admission.

Les candidats devaient se présenter en possession de leur convocation, d'une pièce d'identité avec photographie, de leurs permis de conduire (B, C et CE) valides et de leur carte conducteur chronotachygraphe si les candidats déclarés admissibles la possédaient déjà.

Les candidats devaient être munis des équipements de protection individuels (EPI) réglementaires : gants de manutention, gilets de sécurité haute visibilité, chaussures de sécurité.

Indépendamment de la convocation officielle qui indiquait le jour et l'horaire de convocation, un accueil des candidats a été proposé et organisé, au lycée BUGATTI, par le président de l'examen professionnel ou son représentant, et ce, la veille de la convocation de chaque candidat, à 17 heures.

Ce rendez-vous, qui n'avait pas de caractère obligatoire, a permis d'accueillir les candidats afin qu'ils puissent se repérer et se familiariser avec les lieux et accès. Des précisions sur la nature des épreuves, leur déroulement, sur les conditions matérielles mises à leur disposition ont été apportées.

En cas d'empêchement ou d'impossibilité de répondre à la convocation, il convenait de prévenir, au plus tôt, le président de jury en contactant le directeur délégué aux formations professionnelles et technologiques du lycée.

Les candidats étaient invités à se munir d'un panier-repas froid afin de se restaurer à l'issue des quatre premières heures de cette épreuve.

En salle de préparation de l'exploitation pédagogique, les candidats disposaient d'un ordinateur type PC comportant les applications bureautiques courantes (suite Microsoft Office, suite OpenOffice) et d'une clé USB pour sauvegarder leur préparation. Les candidats disposaient sous forme numérique du référentiel de formation du baccalauréat professionnel CTRM en vigueur en lycée professionnel. Ces ressources ont été mises à la disposition des candidats durant toute la durée de l'épreuve. Une tablette numérique (système d'exploitation de type Android) permettait de consulter et d'exploiter les différentes ressources ou de préparer l'exposé.

Seuls ces moyens et ressources pouvaient être mobilisés en salle de préparation, ce qui a exclu le recours à tous supports, ressources ou moyens spécifiques et propres à chaque candidat.

Pour la présentation devant la commission d'interrogation, chaque candidat a disposé :

- d'un tableau blanc et de feutres ;
- d'un vidéoprojecteur connecté à un ordinateur type PC comportant les mêmes applications bureautiques que les postes informatiques de la salle de préparation.

Pour la partie de l'épreuve consistant à préparer un exposé, les candidats ont préparé, durant une heure, les éléments de réponse pédagogique attendus. La séquence attendue était en lien avec les différents temps de l'épreuve vécue. Les candidats disposaient en salle de préparation, des mêmes équipements informatiques qu'en salle d'interrogation. Ces moyens et ressources étaient ainsi mis à leur disposition, avec la possibilité ou non, d'en disposer pour construire et mettre en forme les éléments de réponse.

Les candidats avaient donc la possibilité d'exposer à leur convenance, lors de la première partie de l'épreuve, leur synthèse et leurs propositions pédagogiques en s'appuyant sur une présentation numérique préparée préalablement et à leur initiative.

Le jour de l'épreuve pratique et orale d'admission, les différentes parties de l'épreuve se sont déroulées de façon continue, sur six heures de temps (hors temps de repas). Cf. textes en vigueur. Les candidats ont été convoqués un quart d'heure avant le début des épreuves. L'ordre de passage des candidats a été déterminé la veille au soir.

4. Statistiques de la session 2021

4.1. CAPLP EXTERNE et CAFEP

Concours	Nombre de postes	Inscrits	Nombre de candidats ayant composé	Admissibles	Présents à l'admission	Admis
CAPLP	20	121	74	26	24	17
CAFEP	6	20	13	6	6	2

Admissibilité : épreuve écrite (coefficient 1)

Bilan de l'admissibilité	Note mini	Note maxi	Moyenne des candidats ayant composé	Moyenne des candidats admissibles
CAPLP	01,80	15	05,75	8,5
CAFEP	00,50	08,5	05,55	07,40

Barre d'admissibilité : 06,5/20 pour le CAPLP et le CAFEP

Admission : épreuve pratique « mise en situation professionnelle » (coefficient 2)

Bilan de l'admission	Note mini	Note maxi	Moyenne des présents	Moyenne des candidats admis
CAPLP	06.10	17.70	11.16	12.84
CAFEP	02.70	15.10	08.22	14.20

**Barre d'admission : Nombre de candidats admis = 17 (CAPLP) + 2 (CAFEP)
avec une barre d'admission fixée à 09/20**

Répartition Homme Femme

	Homme	Femme
Admissible CAPLP	17	9
Admission CAPLP	11	6
Admissible CAFEP	5	1
Admission CAFEP	1	1

5. Commentaires sur les résultats de la session

5.1. Épreuve d'admissibilité

Près de 40% des candidats qui s'inscrivent à ce concours ne se présentent pas aux épreuves écrites.

Les résultats aux épreuves écrites démontrent des difficultés à concevoir une séquence et à décrire une séance pédagogique. Le sujet de cette année s'ouvrait également à différentes questions auxquelles tout futur enseignant aura à répondre comme, par exemple, les liens entre son enseignement et les autres disciplines ou innovations pédagogiques introduites dans le cadre de la transformation de la voie professionnelle (TVP). De fait, si les candidats n'ont pas pris le temps de se renseigner sur le fonctionnement d'une classe, d'un établissement de formation et n'ont que peu de réponses quant aux questions d'éducation, et d'évaluation des acquis, on ne peut faire que le constat de résultats insuffisants.

Pour bon nombre de copies corrigées, les réponses apportées sont insuffisantes, incomplètes, manquent de précision vis-à-vis des questions posées. **Cette année, les résultats constatés à l'issue des corrections des copies n'ont pas permis de déclarer plus de 32 admissibles, les résultats étant jugés très insuffisants.**

5.2. Épreuve d'admission

Généralement, dans le cadre de ce concours externe, pour de nombreux candidats, les performances démontrées lors des différentes situations vécues, dans la proposition pédagogique restent très moyennes, voire insuffisantes.

Tout enseignant ou futur enseignant est porteur d'une culture commune. Aussi, la culture numérique et la maîtrise des outils numériques de communication, la maîtrise orale de la langue française au travers des épreuves pratiques doivent pouvoir être démontrées.

Les membres du jury relèvent que certains candidats ont pris le temps de se préparer à cette épreuve pratique. Ils constatent que plusieurs candidats, qui ont obtenu des notes moyennes à l'épreuve d'admissibilité, se sont révélés plus performants à l'admission. Ces candidats ont fait preuve d'une réelle écoute des conseils prodigués par le jury et ont su les réinvestir tout au long de l'épreuve. Ces candidats montrent une bonne connaissance des référentiels de formation et une pratique professionnelle de la conduite routière satisfaisante.

Les membres de jury rappellent que le référentiel constitue le cahier des charges de la formation à dispenser, outil que l'enseignant et donc les candidats doivent absolument s'approprier, en amont du concours, pour en faire une exploitation optimale.

Si plusieurs candidats, accompagnés par les membres de jury dans leur démarche d'investigation, ont su démontrer une capacité à relier les différentes mises en situation proposées autour d'une thématique et d'un fil conducteur lors de cette épreuve pratique, pour autant, les propositions de séance et d'organisation pédagogique restent souvent très synthétiques, peu explicites, parfois sans lien avec le thème imposé. Une réflexion plus approfondie des questions didactiques et pédagogiques, aurait permis d'obtenir de meilleurs résultats.

Certains candidats disposent d'une expérience professionnelle confirmée dans la conduite routière, de fait des compétences démontrées durant l'épreuve vis-à-vis des activités et situations pratiques (prise en charge d'un véhicule, conduite, mise à quai en respectant un protocole d'accès à un site logistique prise en charge de marchandises). Pour ces candidats, le jury fait le constat d'un niveau bien moindre de compétences lorsqu'il s'agit de démontrer un niveau de connaissances technologique, réglementaire dans le contexte de la conduite et du transport routier de marchandises. Certains candidats n'ont pas toujours pris le temps d'actualiser leurs connaissances sur les évolutions techniques et réglementaires, d'autres ne les maîtrisant que partiellement.

Lorsqu'il s'agit d'imaginer, de concevoir une séance pédagogique, le manque de connaissance sur le fonctionnement du système éducatif, l'absence d'expérience vécue et/ou de réflexion dans les domaines pédagogiques ou didactiques dans la conduite d'une classe et pour enseigner à des élèves de la filière, ne permet pas aux candidats de répondre aux attentes du concours.

Les membres de jury regrettent que ces candidats n'aient pas su démontrer les quelques savoir-faire indispensables à l'exercice du métier d'enseignant. En cause le plus souvent, on peut regretter l'absence de projection dans le métier d'enseignant, la méconnaissance de la discipline, de la filière et/ou des élèves que les candidats pourraient être amenés à former.

Les emplois de contractuels ne couvrent pas toujours l'ensemble des missions de l'enseignant ni même l'ensemble des enseignements professionnels du référentiel du baccalauréat professionnel. Il appartient aux candidats disposant d'une expérience d'enseignement, de se confronter à la construction de séances et séquences de formation. En outre, il convient de rappeler aux candidats issus du monde professionnel, que le contact avec de jeunes adolescents ne suffit pas, que la connaissance des élèves, de leurs attentes et besoins, de leur psychologie et de leurs capacités à apprendre reste nécessaire pour proposer des séances pédagogiques réalistes.

Le jury regrette aussi que nombre de candidats arrivent à cette épreuve pratique sans préparation.

Durant l'épreuve, ces candidats démontrent des difficultés quant à s'approprier les différentes phases et attentes de l'épreuve. Les compétences professionnelles en conduite routière ne sont pas toujours démontrées, faute de mise en projection dans le cadre d'un enseignement. Certains candidats n'apportent pas de garantie sur une prise en charge d'élèves assortie d'un projet de formation à la conduite routière en toute sécurité. Le jury constate des insuffisances dans la capacité à analyser et prendre du recul sur les situations vécues, mais aussi des insuffisances dans la réflexion et les bases en matière de didactique et de pédagogie en conduite routière.

Pourtant, il s'agit bien de la finalité de cette épreuve.

Les mises en situation professionnelle vécues dans le cadre du concours doivent permettre aux candidats de faire des propositions de séquences et séances pédagogiques réalistes. Le jury n'attend pas une proposition complètement aboutie, finalisée. Par contre, il est important que les candidats puissent resituer leurs expériences et propositions dans le cadre du diplôme et des référentiels associés (référentiels des activités professionnelles, de compétences, de savoirs associés, de certification). A minima, il est nécessaire d'expliquer le travail de l'enseignant, le travail des élèves ou apprentis en classe. À partir des ressources mises à disposition ou recherchées, les candidats doivent pouvoir justifier de l'exploitation de ces ressources en classe ou en dehors de la classe. Il leur appartient aussi d'expliquer comment les acquis des élèves pourront être évalués. Les candidats pouvaient, à l'identique de la trame et du questionnement de l'épreuve écrite de la session 2021 (3^e partie), structurer leur préparation et présentation orale. Les sujets écrits des sessions 2017 à 2021 doivent constituer une aide quant aux contenus à proposer lors de l'exposé vis-à-vis d'autres thèmes abordés durant les épreuves pratiques.

Les membres de jury conseillent donc aux futurs candidats :

- de prendre connaissance du règlement du concours et de s'y conformer puisque la définition de l'épreuve sert de cadre à l'évaluation des candidats ;
- de prendre en compte les recommandations décrites dans ce rapport de jury et de mettre en place des stratégies de remédiation dans les domaines identifiés comme non maîtrisés ;
- de prendre connaissance du référentiel de l'enseignant et des obligations de service ;
- de prendre connaissance de l'ensemble des référentiels des formations assurées par les professeurs de conduite routière et en particulier celui du baccalauréat professionnel ;
- de s'assurer d'une maîtrise des connaissances technologiques, scientifiques et réglementaires liées au métier et aux référentiels du diplôme ;
- de s'approprier des contenus variés, en lien avec les thèmes et savoirs pouvant être traités dans le cadre de la conduite routière et d'être capable de les utiliser dans une démarche pédagogique ;
- de s'entraîner à exploiter des données, des ressources, à construire, définir des schémas, des graphes, à mettre en forme des données en relation avec les contenus de formation à dispenser ;
- d'acquérir une meilleure maîtrise des divers outils numériques disponibles : travail à partir d'un environnement numérique, gestion d'une clé USB, utilisation des principales fonctionnalités d'une tablette, ...
- d'acquérir une meilleure maîtrise des outils de communication et de présentation assistée par ordinateur et supports didactiques ;
- de se rapprocher d'un établissement assurant la formation aux diplômés de la filière et des entreprises du secteur afin de s'informer sur les modalités de formation et de prise en charge des élèves ;

- de faire preuve de curiosité scientifique et technique et de consulter régulièrement le site de la filière conduite routière, hébergé par les différentes académies ;
- de prendre la mesure des conditions nécessaires pour se préparer sereinement et efficacement à ce concours ;

5.3. Ressources pour se préparer, voire se former aux attendus du concours

Lorsqu'elles existent, les préparations aux concours encadrées par des corps d'inspection ou des formateurs académiques offrent des garanties de sérieux et de qualité.

Des sites à consulter pour s'informer et se former :

<https://eduscol.education.fr/2224/transformer-le-lycee-professionnel>

<https://conduite-routiere.enseigne.ac-lyon.fr/spip/>

Il existe des sites et quelques ouvrages traitants des sujets relatifs à l'exploitation du référentiel et à la production de séquences et séances.

<http://eduscol.education.fr/sti/articles/pedagogie-et-didactique-pour-enseigner-dans-la-voie-professionnelle>

« Comment définir les objectifs pédagogiques »,

« Pour enseigner dans la voie professionnelle : Du référentiel à l'évaluation »,

« Du Référentiel À L'évaluation - Cinq Clés Pour Enseigner »

S'agissant de la réglementation des transports routiers de marchandises : le LAMY Transport, tome 1 et 2

6. Épreuve d'admissibilité

Le référentiel du baccalauréat professionnel Conducteur Transport Routier Marchandises (CTRM) constitue la principale référence pour définir et situer le niveau minimal de développement et de démonstration de compétences attendues et de leurs savoirs (technologiques, réglementaires) associés.

Pour pouvoir proposer une séquence, une séance, des documents techniques ou pédagogiques les candidats doivent être capables de distinguer tâches, compétences et savoirs associés. Ils doivent pouvoir comprendre la nature et les exigences des épreuves d'examen.

Au travers du sujet proposé et du questionnement associé, les membres du jury évaluent des compétences en référence à la définition de l'épreuve et en référence au référentiel métier de tout enseignant, généralement les questions portent sur :

- l'organisation pédagogique de la séquence, puis des séances proposées par le candidat ;
- l'identification des objectifs de la séquence
- la planification de cette séquence dans le plan de formation des élèves ;
- les liens possibles avec les PFMP, les autres enseignements ;
- l'identification (objectifs, durée, savoirs associés) de la séance de formation ;
- la description des contenus disciplinaires et professionnels ;
- les moyens pédagogiques mobilisés par l'enseignant ;
- les activités (de l'enseignant, des élèves) mises en œuvre ainsi que l'évaluation envisagée ;
- la présence et le contenu des documents techniques et pédagogiques nécessaires (documents professeur, documents fournis aux élèves, éléments de synthèse, d'évaluation).

À cette session 2021, au travers du questionnement de l'épreuve écrite, les membres de jury ont évalué, la capacité du candidat à :

Première et deuxième partie :

- définir les enjeux d'une éco conduite rationnelle, en définir les termes
- proposer une liste des ressources à mobiliser ;
- préciser l'usage du numérique par le professeur pour enseigner ainsi que l'usage du numérique par les élèves pour apprendre ;
- préciser ses connaissances sur la réglementation ;

Troisième partie, pour la séquence :

- identifier les compétences visées et les indicateurs de performance, ainsi que les savoirs associés ;
- justifier et argumenter vis-à-vis du positionnement de la séquence dans le cycle de formation s'agissant de la progressivité des apprentissages dans le cycle de formation, de la progressivité dans la séquence ;
- préciser la stratégie pédagogique ;
- préciser les compétences et indicateurs de performance de la séance ;
- préciser les étapes de résolution du problème ;
- définir les conditions de réalisation des activités ;
- identifier les données nécessaires ;
- décrire les activités proposées aux élèves ;
- préciser le travail de l'enseignant et l'organisation des activités proposées aux élèves ;
- préciser les prérequis, le travail des élèves durant la séance ;
- définir la nature et les modalités de l'évaluation.

Quatrième partie :

- définir, pour les apprentissages visés, les liens avec les PFMP³, avec l'enseignement de Prévention Santé Environnement (PSE), avec les innovations pédagogiques introduites par la transformation de la voie professionnelle (co-intervention) ;
- proposer des mesures ou modalités pédagogiques d'accompagnement, de suivi des élèves .

³ périodes de formation en milieu professionnel

Les membres du jury se félicitent d'avoir rencontré :

- quelques copies qui correspondent aux éléments de correction publiés avec une cohérence entre la proposition de la séquence et la proposition des différentes séances ;
- des candidats qui connaissent la démarche de conception d'un enseignement prenant appui sur la définition des tâches et compétences professionnelles du référentiel du diplôme ;
- les articulations que peuvent prendre les enseignements professionnels de conduite routière avec les autres enseignements, les PFMP, la certification... ;
- des candidats qui ont su répondre de manière synthétique et organisée aux différentes questions posées, en explorant les trois parties du sujet proposé.

Toutefois, les membres du jury ont constaté :

- des copies partiellement renseignées ou différentes parties du sujet insuffisamment traitées ;
- des réponses hors sujet en raison d'une mauvaise maîtrise du référentiel du diplôme (distinction des tâches, des compétences, des savoirs associés) ;
- une interprétation erronée des questions posées ;
- une exploitation insuffisante des extraits du référentiel du diplôme ;
- une méconnaissance des termes du lexique fourni dans le sujet ;
- des développements parfois beaucoup trop longs ou manquant de consistance ;
- une maîtrise insuffisante du vocabulaire technique, professionnel et pédagogique ;
- un niveau de maîtrise de français, à l'écrit, insuffisant (orthographe, grammaire, syntaxe) ;
- des connaissances règlementaires superficielles ;
- des difficultés à concevoir, autour d'un thème imposé, des démarches didactiques (l'enseignant qui enseigne) et pédagogiques (l'élève qui apprend) ;
- l'absence d'une vision globale de la formation (pluridisciplinarité, PFMP) ;
- l'absence de culture de l'évaluation.

Les membres de jury recommandent fortement aux candidats de :

- s'approprier l'articulation des différentes parties du référentiel du « baccalauréat professionnel CTRM » en identifiant et en analysant les tâches décrites dans le référentiel des activités professionnelles (RAP), les compétences décrites dans le référentiel de certification, les savoirs associés ;
- s'approprier les tableaux qui décrivent les tâches, les compétences et les savoirs-associés ;
- exercer une veille sur les métiers et les technologies ;
- prendre connaissance du sujet dans son intégralité afin d'identifier le sens global des différentes parties et questions ;
- démontrer leur maîtrise de la langue française dans la rédaction des réponses (orthographe, grammaire, syntaxe) ;

Les membres de jury conseillent vivement aux futurs candidats de s'entraîner à concevoir des séquences et des séances pédagogiques, pour cela différentes solutions :

- exercer une veille sur les sujets des sessions antérieures, sur les démarches et stratégies pédagogiques mises en œuvre dans l'enseignement professionnel ;
- rencontrer une équipe d'enseignants en lycée professionnel dispensant la formation « baccalauréat professionnel CTRM » afin d'appréhender des organisations pédagogiques s'articulant autour du RAP et des compétences professionnelles. Ces échanges de pratique sont indispensables pour les candidats n'ayant pas ou peu d'expérience de l'enseignement professionnel.

7. Épreuve d'admission :

7.1. Constats

Les candidats restent confrontés à différentes mises en situation professionnelles (prise en charge d'un camion, mise à quai, conduite commentée, analyse technologique et réglementaire ...) et un exposé relatif à l'enseignement de la conduite routière, à la veille technologique et réglementaire.

Il est attendu des candidats qu'ils effectuent les différentes tâches professionnelles et qu'ils démontrent leurs connaissances et expertises scientifiques, théoriques et pratiques de la discipline.

Cette année, toutes ces mises en situation professionnelles reposaient sur un thème, véritable fil conducteur pour concevoir une séquence pédagogique. Les candidat.e.s devaient se placer en situation professionnelle d'enseigner.

Le CAPLP Conducteur routier ne recrute pas des conducteurs routiers, ni des futurs enseignants ou formateurs de permis de conduire, mais bien des futurs enseignants de conduite routière, devant former durant 2 années (CAP) ou 3 années (baccalauréat) des élèves (ou apprentis) aux différentes compétences et savoirs associés du référentiel du baccalauréat conducteur et transporteur routier de marchandises.

Les épreuves d'admission s'attachent à ce que les candidats proposent une séquence pédagogique qui permettra d'évaluer plusieurs compétences porteuses ou faisant appel à une diversité de savoirs associés, dans le cadre d'une mise en situation professionnelle : thème imposé par le jury

Compétences

Capacités	Compétences	
C1 Communiquer – S'informer - Analyser	1.1	Collecter et exploiter les informations nécessaires au transport.
	1.2	Communiquer avec son entreprise, le client et les acteurs du domaine public.
	1.3	Renseigner, restituer les documents relatifs à ses activités.
C2 Traiter - Décider - Organiser	2.1	Vérifier et renseigner les documents nécessaires au transport.
	2.2	Prendre en charge le véhicule et organiser le chargement.
	2.3	Déterminer et adapter l'itinéraire.
	2.4	Programmer et gérer ses activités.
	2.5	Gérer des litiges, les anomalies, les incidents et accidents.
C3 Réaliser	3.1	Préparer le véhicule et les accessoires au chargement.
	3.2	Charger, caler et arrimer la marchandise.
	3.3	Conduire en sécurité les chariots de manutention à conducteur porté.
	3.4	Contrôler le chargement.
	3.5	Conduire rationnellement et en sécurité le véhicule.
	3.6	Exploiter les moyens embarqués de contrôle, de communication, d'aide à la conduite et de suivi de la marchandise.
	3.7	Accéder et manœuvrer sur le site du client.
	3.8	Mettre la marchandise et les documents à disposition du client.
	3.9	Gérer les supports de charge, les conditionnements, les rebuts.
	3.10	Restituer le véhicule.

Savoirs associés

LE TRANSPORT ROUTIER	La réglementation du transport Les contrats de transport La réglementation sociale Les cartes routières et les plans d'agglomération La marchandise
LA CONDUITE DES VÉHICULES	Les règles de circulation et de sécurité routière Les règles de conduite
LE VEHICULE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES	Les différents types de véhicules Le fonctionnement du véhicule Les dispositifs hydrauliques embarqués
LA MANUTENTION	La préparation du véhicule à la manutention La manutention mécanisée
L'ENVIRONNEMENT ET L'ORGANISATION DE L'ENTREPRISE	L'environnement professionnel La gestion des entreprises de transport La communication
LA QUALITÉ ET LA SECURITÉ DANS LE TRANSPORT ROUTIER	La démarche qualité La prévention des risques professionnels Le développement durable

Il ne s'agissait pas comme l'envisagent encore nombre de candidats, d'effectuer des activités de conduites routières, mais bien de se placer dans le cadre d'un (ou d'une) enseignant(e) de conduite routière qui s'appuie sur des situations professionnelles rencontrées pour concevoir et construire son enseignement.

Cette année les candidats, n'avaient pas à démontrer leurs capacités à conduire (ou conduite commentée) un véhicule articulé par ailleurs validée par leurs permis de conduire, **mais découvraient un itinéraire présentant des opportunités de traiter, avec des élèves, en séance de conduite routière puis en séance de cours ou travaux dirigés, le thème proposé.** Ils avaient ensuite à refaire cet itinéraire et à se placer dans le cadre d'un enseignement et de l'accompagnement d'un élève en formation. C'est un membre de jury au poste de conduite qui jouait le rôle de l'élève.

Les membres de jury ont évalué, la capacité du candidat à :

- **analyser des situations de conduites rencontrées ;**
- **former et accompagner un élève dans sa formation lors d'une séance de conduite routière.**

Dans le cadre de la réalisation d'un transport :

- la prise en charge un véhicule ;
- la conduite d'un véhicule articulé en suivant un itinéraire et pour un thème imposé ;
- la réalisation d'une mise à quai.

Dans le cadre de l'exploitation et de la mise en œuvre d'un transport ou de l'investigation dans les domaines de la réglementation, de la technologie, la capacité du candidat à :

- s'approprier la problématique ;
- mobiliser des éléments de veille, d'évolutions technologiques et réglementaires ;
- rechercher et organiser des idées, des données et des informations, exploiter les situations de conduite ;
- imaginer, concevoir une séquence, produire des documents pour la séquence.

Dans le cadre de la conception et de la présentation de la séance (incluse dans une séquence) et de l'évaluation des élèves, la capacité du candidat à :

- présenter la démarche initiée par le candidat (exploitation des données et du référentiel) pour sa séquence et séance ;
- présenter la séquence de formation ;
- présenter la séance ;
- présenter la démarche pédagogique envisagée ;
- justifier la pertinence de l'évaluation proposée ;
- justifier les choix didactiques et pédagogiques (séquence et séance) ;
- préciser et répondre avec au questionnement du jury ;
- être réactif ;
- maîtriser le vocabulaire technique et professionnel ;
- communiquer à l'oral et à l'écrit, proposer des documents ;
- mobiliser les moyens disponibles, gérer son temps ;
- faire état de ses propres connaissances vis-à-vis des valeurs qui portent le métier et des missions du métier d'enseignant.

Les membres du jury notent qu'un certain nombre de candidats a :

- réalisé une conduite professionnelle, souple et rationnelle ;
- mis en œuvre une démarche de résolution de problèmes ;
- fait preuve d'autonomie et de réactivité ;
- fait valoir un bon niveau de connaissances dans les domaines technologique et réglementaire.

Toutefois, les membres du jury déplorent que :

- les prestations en conduite soient décevantes au regard des attentes du jury : manque ou pratique incompatible avec la conduite rationnelle et en sécurité ;
- les manœuvres ne soient pas toujours maîtrisées ;
- les connaissances technologiques relatives au fonctionnement des systèmes soient superficielles ;
- les évolutions technologique et réglementaire soient citées sans que les contenus ne soient maîtrisés ;
- l'ensemble des tâches attendues ne soit réalisé que partiellement en raison notamment d'une mauvaise gestion du temps.

7.2. L'exploitation pédagogique

À partir du thème imposé, des situations vécues sur les 4 premières heures, à partir d'une situation ou d'un objectif de formation imposé, il est attendu des candidats qu'ils proposent, une séquence de formation mettant en évidence la démarche pédagogique et les activités proposées aux élèves en lien avec le thème imposé.

Les moyens informatiques mis à leur disposition permettent d'optimiser le temps de présentation et facilitent la production de documents pédagogiques comme la fiche contrat, les documents de préparation, les documents élèves, etc.

Cette année les candidats pouvaient aussi s'appuyer sur l'itinéraire qui avait été filmé et numérisé.

Les membres de jury évaluent :

- l'exploitation rationnelle du référentiel concerné ;
- la maîtrise des concepts de séance, séquence, situation professionnelle, objectif pédagogique, prérequis, synthèse, évaluation ;
- la cohérence de la construction de la séquence et le positionnement de la séance ;
- l'identification des compétences visées et les savoirs associés correspondants ;
- la prise en compte des besoins et des acquis des élèves ;
- la maîtrise des savoirs et savoir-faire caractéristiques du champ professionnel concerné ;
- la production de documents pédagogiques ;
- le niveau de réflexion pédagogique conduite par le candidat ;
- les connaissances relatives à l'organisation des enseignements sur le cycle de formation du ou des diplômes professionnels concernés ;
- l'aptitude à agir de façon éthique et responsable ;
- l'aptitude du candidat à s'exprimer correctement et à maîtriser le vocabulaire professionnel ;
- la réactivité du candidat.

Les membres du jury ont apprécié :

- les présentations orales illustrées notamment par un diaporama ;
- la réactivité et la capacité à prendre en compte les remarques du jury ;

- la qualité de la production de documents techniques et pédagogiques tant sur la forme que sur le fond ;
- la posture du candidat adaptée au métier d'enseignant.

Néanmoins, les membres du jury constatent dans certains cas :

- une mauvaise gestion du temps et une lecture incomplète des attentes ;
- l'absence de documents en étayage de la séquence proposée ;
- la non-utilisation des moyens informatiques mis à disposition ;
- des lacunes en matière de démarches et méthodes pédagogiques ;
- une méconnaissance de l'organisation des enseignements dans la voie professionnelle transformée ;
- un manque de recul sur les contenus présentés ;
- une connaissance confuse, voire erronée du fonctionnement d'un EPLE (établissement public local d'enseignement) ;

7.3. Conseils aux candidats :

Pratique professionnelle

- se perfectionner au niveau des manœuvres, du respect du protocole de sécurité... ;
- adapter sa tenue vestimentaire en fonction de la nature de l'épreuve, notamment en ce qui concerne les équipements de protection individuelle (EPI).

Connaissances techniques, technologiques et réglementaires

- mettre à jour ses connaissances technologiques afin de résoudre un incident technique ;
- s'informer sur les évolutions technique et réglementaire des véhicules et du transport de marchandises en consultant par exemple des sites Internet ciblés et des revues professionnelles mais aussi en se rapprochant de concessions de véhicules de transport routier et d'enseignes appropriées.

Contexte de l'enseignement professionnel

- maîtriser le contenu d'un référentiel en se rapprochant de professeur ou d'équipe pédagogique confirmée ;
- appréhender l'organisation des enseignements généraux et professionnels d'un lycée professionnel en consultant notamment des sites officiels comme Eduscol ;
- distinguer les différentes pratiques pédagogiques mises à la disposition des enseignants de lycée professionnel pour mobiliser les élèves, comme l'accompagnement personnalisé ou la co-intervention ou le chef d'œuvre ;
- s'approprier le fonctionnement d'un établissement public local d'enseignement en sollicitant une rencontre avec un chef d'établissement.

Exploitation des sujets proposés :

- lire attentivement le sujet dans son ensemble et analyser son contenu avant de répondre aux questions posées ;
- gérer le temps imparti afin de ne négliger aucune partie des travaux demandés ; pour ce faire, un entraînement préalable est indispensable.

Prestation orale :

- adopter la posture adaptée au métier d'enseignant ;
- respecter le temps imparti qui ne peut être atteint qu'avec un entraînement régulier à ce type d'activités ;
- être à l'écoute des questions et des remarques des membres du jury ;
- veiller à réaliser un exposé structuré et clair.

Exploitation pédagogique :

- exploiter efficacement et rationnellement les ressources et supports de communication mis à disposition du candidat comme le tableau, l'environnement informatique et numérique ;
- se familiariser avec les approches pédagogiques et didactiques du domaine de la conduite routière en se rapprochant d'équipes pédagogiques confirmées ;
- s'efforcer de justifier les choix pédagogiques proposés ;
- proposer des séances pédagogiques réalistes mettant en œuvre des activités exploitables en lycée professionnel en prenant en compte le profil des élèves à former.

8. Éléments de corrigé de l'épreuve écrite d'admissibilité

La mission de l'enseignant, responsable des enseignements professionnels en conduite routière, vise à faire acquérir les compétences, les savoir-faire et les savoirs associés, nécessaires à l'exécution des activités et des tâches professionnelles décrites dans le Référentiel des Activités Professionnelles (RAP) et de s'assurer que chaque élève, au travers de différentes situations d'apprentissage sera en capacité d'atteindre les résultats et le niveau d'autonomie attendus.

Objectifs de l'épreuve :

L'épreuve a pour objectif de vérifier que le candidat est capable :

- de proposer l'organisation pédagogique d'une séance, d'en définir la place et les objectifs dans une séquence de formation, ses contenus, les moyens pédagogiques et les activités à mettre en œuvre ainsi que l'évaluation envisagée ;
- d'élaborer les documents techniques et pédagogiques nécessaires (documents professeurs, documents fournis aux élèves, éléments d'évaluation).

SUJET

Contenu et objectifs de l'épreuve :

L'épreuve consiste en une exploitation pédagogique visant à développer des compétences figurant dans le référentiel du champ professionnel de l'option du CAPLP choisie, à savoir :

le référentiel du baccalauréat professionnel "Conducteur Transport Routier Marchandises" (CTRM).

L'épreuve a pour objectifs de vérifier que le (la) candidat(e) est capable :

- de proposer l'organisation pédagogique d'une séance, d'en définir la place et les objectifs dans une séquence de formation, ses contenus, les moyens pédagogiques et les activités à mettre en œuvre ainsi que l'évaluation envisagée ;
- d'élaborer les documents techniques et pédagogiques nécessaires (documents professeurs, documents fournis aux élèves, éléments d'évaluation).

Thème retenu : «Éco conduite et conduite rationnelle».

Il est demandé aux candidat(e)s de traiter les différentes questions développées dans les parties suivantes :

1re partie :

Identifier les connaissances à mobiliser sur le thème.

2e partie :

Analyser des documents techniques en vue d'une exploitation pédagogique.

3e partie :

Définir une séquence pédagogique pour une classe de 1re CTRM.

4e partie :

Proposer des modalités d'enseignements en phase avec les attendus de la transformation de la voie professionnelle.

PREMIÈRE PARTIE : corrigé

Identifier les connaissances à mobiliser sur le thème

Sur feuille de copie :

Question 1.1 : **Définir** le terme « éco conduite ».

*L'éco conduite prend en compte tous les aspects, paramètres et facteurs influant sur la réduction des coûts du transport de personnes ou marchandises : économie sur la consommation de carburant, sur les organes (pneus, freins, mécanique, ...) du véhicule à entretenir, à changer avant leur durée de vie. Elle suppose que **le conducteur adopte et mette en œuvre une conduite souple, non agressive, qu'il connaisse le comportement de son véhicule, qu'il appréhende les paramètres qui influencent l'ensemble des coûts.***

Question 1.2 : **Définir** le terme « conduite rationnelle ».

*La conduite rationnelle **relève d'une attitude** du conducteur, attentif à la prévention des risques, engagé dans la correction de mauvaises habitudes (hygiène de vie, temps de travail et de repos, réduction des addictions possibles par exemple). Le conducteur qui adopte une conduite rationnelle a conscience et appréhende d'autres facteurs que ceux cités pour la conduite économique. Il prend en compte l'ensemble de son environnement : son chargement, son trajet (nature, durée), les autres usagers, les infrastructures qu'il rencontre, les données qui lui sont transmises par son véhicule ...*

Question 1.3 : **Préciser** les enjeux économiques, environnementaux, sociétaux de la conduite économique et rationnelle.

Les enjeux économiques sont relatifs à la réduction de tous les coûts supportés par le salarié, le transporteur, la société : coûts de transport, coûts liés à la consommation de carburants, coûts d'entretiens (VL, infrastructure...), cycles de vie des VL et des pièces détachées, coûts supportés par la sécurité sociale liés aux accidents et/ou arrêts de travail.

Les enjeux environnementaux sont liés à la réduction des gaz à effets de serre à la pollution (ozone, particules) liés aux transports de personnes et de marchandises (secteur d'activité qui génère jusqu'à 14% de GES).

Les enjeux sociétaux sont liés à la qualité de vie des chauffeurs et conducteurs routiers et des risques supportés par eux-mêmes et les autres usagers (accidents, arrêts de travail, pertes de revenus,...). La prise en compte de la sécurité routière par l'ensemble des usagers qui se partagent les voies de circulations (piétons, cyclistes, cyclomotoristes, VL, camions) doit apporter plus de respect, de responsabilisation, de citoyenneté. L'image des sociétés de transports routiers, des conducteurs routiers est concernée.

Question 1.4 : **Indiquer**, en organisant vos réponses sous forme de tableau, les principaux facteurs qui influencent la consommation énergétique (carburant ou électricité) d'un véhicule.

Réponses non exhaustives

Infrastructures, routes	Véhicule	Autres
<i>Nature des routes empruntées : autoroutes, routes nationales, routes secondaires,</i>	<i>Chargement, poids en charge, masse totale</i>	<i>Conditions météorologiques (vent de face par exemple)</i>
<i>Caractéristiques des voies de circulation en ville, en plaine, en montagne</i>	<i>Aérodynamisme</i>	<i>Densité de la circulation</i>
<i>Qualité, entretien des routes empruntées</i>	<i>Équipements d'assistance électronique, applications</i>	<i>Nature et qualité du carburant</i>
<i>Obstacles, spécificités : voies d'insertion, tunnels, ponts, ronds-points, feux de signalisation</i>	<i>Boite de vitesse manuelle ou robotisée ou pilotée</i>	<i>Expérience, formation des conducteurs routiers à l'éco conduite</i>

Question 1.5 : **Indiquer** les modalités d'éco conduite pouvant être mises en application par un conducteur dans la conduite d'un véhicule équipé soit d'une boîte manuelle soit d'une boîte robotisée ou pilotée.

- *Faire le tour régulièrement de son véhicule, vérifier les points de sécurité, le bon entretien de son véhicule par exemple la pression de ses pneumatiques, voire les niveaux*
- *Rouler à vitesse modérée au début de son parcours*
- *Passer rapidement les vitesses*
- *Rouler sans écarts, limiter les accélérations et les décélérations brusques*
- *Adapter la vitesse au bon régime ou couple moteur, éviter les sursrégimes*
- *Débrayer et utiliser l'inertie du véhicule*
- *Anticiper les situations (accélération, ralentissement)*
- *Couper son moteur à l'arrêt*

Question 1.6 : **Indiquer** les trois principales ressources (sitographie et/ou revues et/ou ouvrages) qui permettent d'obtenir des informations relatives à l'éco conduite et à la conduite rationnelle.

- *ADEME : www.ademe.fr*
- *INRS : www.inrs.fr*
- *Site national et gouvernemental de la sécurité routière : www.securite-routiere.gouv.fr*
- *Site des principaux assureurs ou mutuelles d'assurance*
- *Sites des pôles de formation continue à conduite routière*
- *Revue spécialisée constructeurs et/ou conduite routières*

La volonté de réduire les gaz à effet de serre (GES) liés au transport routier amène les principales métropoles à limiter les vitesses de circulation.

Question 1.7 : **Préciser** les principaux Gaz à Effet de Serre concernés (noms et désignations chimiques).

- *Le dioxyde de carbone : CO₂*

- Le protoxyde d'azote : N_2O
- Le méthane : CH_4
- la famille des halocarbures (CFC, CF_4 , SF_6) rencontrés dans les systèmes de réfrigération et de climatisation) et notamment les hydrocarbures HFC

Question 1.8 : **Citer** les évolutions technologiques qui ont permis aux constructeurs de moteurs de proposer des solutions pour minimiser la pollution, l'émission de particules fines et de Gaz à Effets de Serre.

- L'injection électronique
- Les pots catalytiques
- Les filtres à particules
- Les vannes EGR
- Les additifs de type AD Blue
- L'intégration des normes européennes dans la conception des moteurs
- Les moteurs hybrides, électriques, à hydrogène, au gaz naturel
- Les dispositifs « start and go » (moteur arrêté à l'arrêt)

Question 1.9 : **Indiquer** les évolutions auxquelles les transporteurs routiers vont devoir faire face vis-à-vis des restrictions de circulation locales ou des restrictions réglementaires et environnementales sur les principales métropoles.

De plus en plus de Maires souhaitent minimiser pour leurs concitoyens, usagers, riverains des voies de circulation les effets sur leur vie au quotidien : réduction du bruit, de la pollution, de la dégradation des voies de circulation et environnement ...

Ils aménagent les horaires d'accès aux centres villes, réduisent les voies de circulation en donnant la priorité aux transports en commun, aux pistes cyclables. Ils abaissent les vitesses autorisées, mettent en œuvre des circulations alternées, restreignent l'accès des VL, poids lourds, transports de matières dangereuses. Ils créent des zones à faible émission. Ils multiplient les contrôles (vidéo surveillance, péages, ...)

De ce fait des lieux de transbordement à l'extérieur des centres villes se créent, les transporteurs doivent imaginer d'autres formes ou moyens d'acheminement des matières : accès à des points relais, renouvellement de la flotte de véhicule, mobilisation de véhicules propres, sous-traitance pour l'acheminement des matières ...

Commentaires et remarques sur la première partie :

Cette première partie a été traitée par l'ensemble des candidats

De nombreux candidats recopient l'intégralité de la question sur leur copie, ils perdent ainsi du temps pour traiter et apporter des réponses aux questions du sujet, alors que pour les correcteurs la simple référence à la question suffit.

Cette première partie était destinée à permettre aux candidats de formuler leurs connaissances vis-à-vis du thème retenu. Le questionnement posé devait permettre d'enrichir la proposition de séquence pédagogique en troisième partie. Il était attendu des réponses courtes, synthétiques. Les

éléments de réponses proposés démontrent qu'il était facile d'ouvrir la séquence pédagogique à tous ces aspects questionnés.

Question 1 et question 2 : Eco conduite et conduite rationnelle

Manifestement il y a confusion entre ces deux termes pourtant inscrits dans le référentiel du baccalauréat et sur lequel repose en grande partie la formation des élèves et des apprentis amenés à valider leurs permis de conduire.

Il est vrai que la littérature, les ressources consultables, les organismes privés qui proposent des formations sur ces 2 aspects ont tendance à les amalgamer.

L'enjeu de la formation en CAP ou en baccalauréat est bien de sensibiliser les jeunes sur ces 2 aspects et à faire en sorte qu'ils les intègrent dans leur conduite quotidienne.

Question 3 : Les enjeux de l'éco conduite rationnelle

Il s'agissait de démontrer les enjeux qu sens du développement durable et ses 3 composantes, les enjeux économiques, environnementaux et sociétaux. Généralement les candidats ont répondu correctement à cette question. Les enjeux sociétaux apparaissent moins bien maîtrisés.

Question 4 : Les facteurs qui influence la consommation énergétique

La plupart des candidats ont apporté des réponses détaillées, claires et satisfaisantes.

Question 5 : Les modalités de conduite à adopter

Il s'agissait d'une question sur les principales règles que l'on peut mettre en œuvre et enseigner à un élève. Il ne s'agissait pas d'expliquer la différence entre un véhicule équipé d'une boîte de vitesse manuelle ou automatique, mais bien d'indiquer les modalités « génériques » à appliquer. Généralement, les candidats connaissent les principales règles et modalités de l'éco conduite.

Question 6 : Sites de ressources

Les sites institutionnels sont rarement indiqués. Seuls quelques candidats sont en mesure de donner quelques références, généralement peu explicites, très générales. C'est étonnant alors que le monde de la conduite routière, sa réglementation évolue constamment, que de nombreuses revues spécialisées existent. Le site de ressources de l'Éducation Nationale, hébergé sur l'Académie de DIJON, est très peu cité, ce qui est étonnant pour des candidats qui étaient censés préparer les épreuves du concours, site régulièrement indiqué dans les rapports de jury.

Question 7 : Les gaz à effets de serre

La prévention des risques fait partie du programme de Prévention Santé Environnement. Le programme de physique chimie y fait référence, comme le référentiel des savoirs associés en CAP et baccalauréat CTRM. Il s'agissait de questionner les candidats sur leur culture générale et sur les points des programmes qui permettraient de faire des liens entre les enseignements généraux et professionnels (enseignement en co-intervention dans le cadre de la transformation de la voie professionnelle). Manifestement les candidats ont entendu parler des gaz à effets de serre mais ne connaissent pas leurs désignations (nom et symboles chimique)

Question 8 : Évolutions technologiques pour réduire les GES et la pollution

Les réponses sont satisfaisantes. La majorité des candidats connaît ces évolutions technologiques.

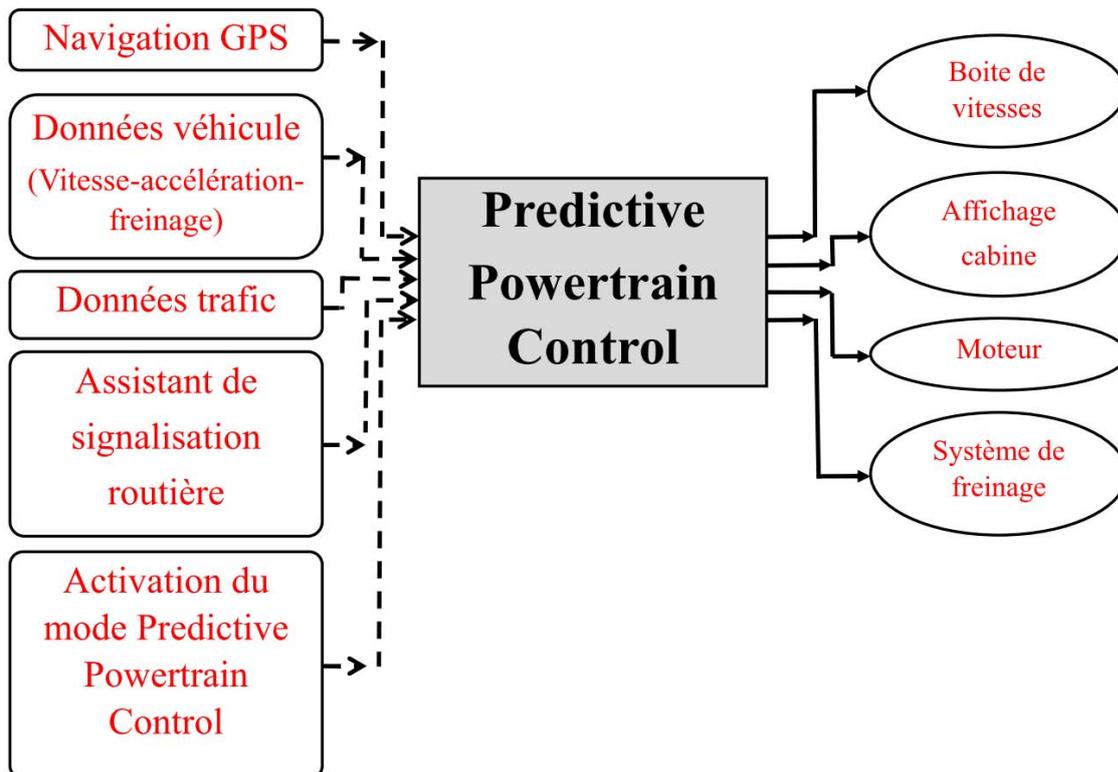
Question 9 : Impact sur le transport routier des mesures prises par les principales agglomérations

Peu de candidats analysent la situation et réussissent à formuler des réponses en rapport avec le problème posé. Or c'est bien de l'évolution du transport routier, débattu de plus en plus dans la sphère politique et au plan de la société civile dont il est question.

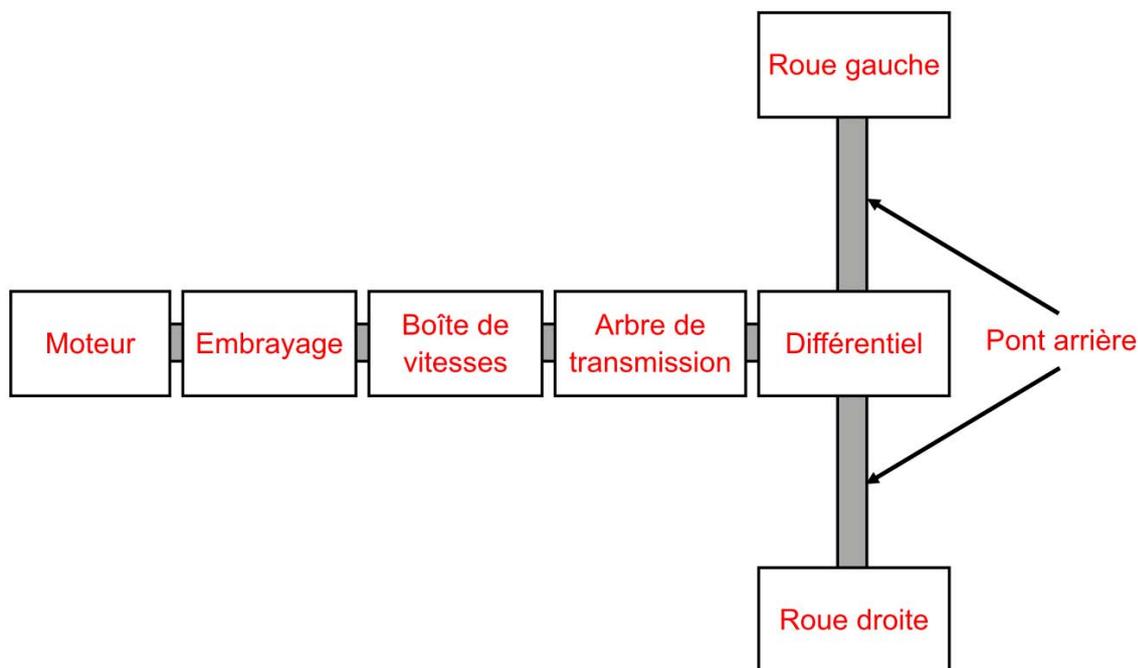
DEUXIÈME PARTIE : corrigé

Vous analyserez et exploiterez les documents techniques mis à votre disposition. Ces éléments pourraient vous permettre d'envisager des exploitations pédagogiques sur le thème de l'écoconduite et de la conduite rationnelle.

Question 2.1 : **Représenter** schématiquement toutes les informations nécessaires à la compréhension du système *Prédictive Powertrain Control* de Mercedes (données d'entrée et sous-systèmes actionnés en sortie).

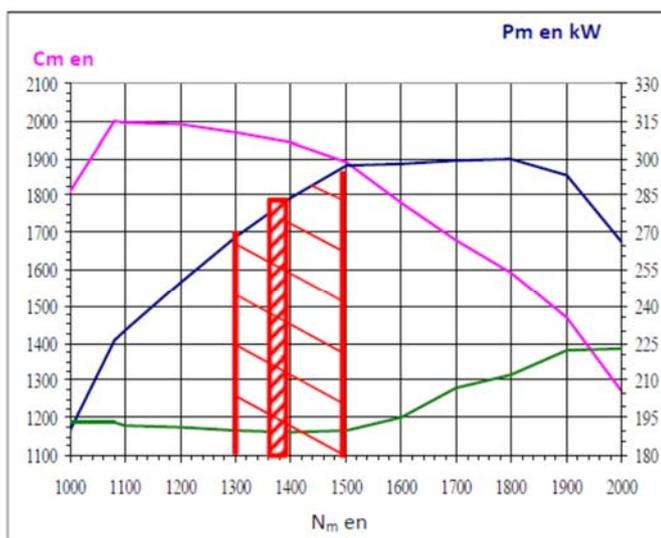


Question 2.2 : **Schématiser** la chaîne cinématique complète de transmission de puissance d'un tracteur routier et **nommer** chacun des principaux sous-ensembles.



Question 2.3 : Sur le graphe, **repérer** et **hachurer** la plage d'utilisation la plus appropriée pour exploiter ce moteur dans le cadre d'une gestion économique. **Entourer** les données caractéristiques de cette plage d'utilisation dans le tableau puis **justifier** votre réponse.

Nm	Pm	Cm	Csp
tr.mm ⁻¹	kW	N.m	g.kW ⁻¹ .h ⁻¹
1000	190	1810	193
1080	226	2000	193
1100	230	1995	192
1200	250	1990	191
1300	268	1970	190
1360	278	1954	189
1400	284	1940	189
1500	297	1890	190
1600	298	1780	195
1700	299	1680	207
1800	300	1590	212
1900	293	1470	222
2000	266	1270	223



La plage d'utilisation la plus économique se situe entre 1360 tr/min et 1400 tr/min là où la consommation spécifique « CSP » est la moins élevée 189 g.kW⁻¹.h⁻¹ (masse de carburant

nécessaire pour produire 1kWh). Afin d'envisager une plage économique plus réaliste d'utilisation du moteur nous pouvons l'étendre entre 1300 tr/min et 1500 tr/min.

Question 2.4 : Comparer les différentes applications d'éco conduite téléchargeables sur smartphone ou tablette

Application	Avantage(s)	Inconvénient(s)
<i>Truck Fuel Eco Driving</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>En lien direct avec le métier -Renault Truck ;</i> • <i>Attelage présent dans le parc de l'établissement (facultatif) ;</i> • <i>Pas de boîtier d'acquisition à installer dans le véhicule ;</i> • <i>Utilisable en n'importe quel lieu ;</i> • <i>Application gratuite.</i> 	<i>Jeu sans lien direct avec la conduite réelle sur véhicule.</i>
<i>EcoDrive Compteur gratuit</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Utilisable en cabine lors d'une séance de conduite ;</i> • <i>Pas de boîtier d'acquisition à installer dans le véhicule ;</i> • <i>Application gratuite.</i> 	<i>Pas de mesure réaliste de la consommation sur le véhicule.</i>
<i>My Ecodrive</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Utilisable en cabine lors d'une séance de conduite ;</i> • <i>Véritables relevés réalistes de consommation ;</i> • <i>Challenge par un score possible ;</i> • <i>Application gratuite.</i> 	<i>Boîtier d'acquisition à faire installer dans le véhicule ;</i>

Question 2.5 : Argumenter votre choix de l'application qui pourrait être mobilisée dans le cadre des apprentissages d'éco conduite des élèves.

Pour un travail en salle afin d'initier les élèves à l'éco conduite le choix peut se porter à coût zéro sur l'application Truck Fuel Eco Driving. De plus, le lien avec le métier est naturel par le graphisme de l'application.

Dans une démarche plus scientifique, My Ecodrive permettra de réaliser des mesures précises lors des séances de conduites réexploitables en salle. Une démarche d'installation du boîtier est nécessaire dans le véhicule de conduite, le coût sera à anticiper.

TROISIÈME PARTIE : corrigé

À partir de la mise en situation suivante et du DR Q3.11, vous organisez une séquence de formation portant sur « l'éco conduite et la conduite rationnelle » pour des élèves de 1^{ère} CTRM.

Mise en situation :

Une entreprise de transport routier organise un challenge d'éco conduite pour renforcer l'implication de ses collaborateurs à une politique éco-responsable et véhiculer une image positive par le comportement citoyen du conducteur.

Question 3.1 : Compléter sur le document réponse DR Q3.1, la répartition des apprentissages en matière d'éco conduite et de conduite rationnelle pour des élèves en 2^{nde} et en Terminales Bac Pro CTRM.

Voir DR Q3.1 Corrigé

Question 3.2 : Indiquer l'épreuve et la sous-épreuve du diplôme qui permet d'évaluer l'éco conduite et la conduite rationnelle.

Épreuve E3 : épreuve prenant en compte la formation en entreprise

Sous-épreuve E32 : Conduite d'un véhicule articulé

Question 3.3 : Renseigner le document réponse DR Q3.3 en précisant :

- l'activité professionnelle visée ;
- la (les) tâche(s) professionnelle(s) visée(s) ;
- l'(les)intitulé(s) des compétences (terminale et intermédiaires) à mobiliser ;
- le(s) savoir(s) associé(s) qui seront abordés ;

Voir DR Q3.3 Corrigé ci-dessous

Activité(s) professionnelle(s) Codification(s) : <i>A3</i>	Intitulé : <i>Réaliser le transport et la livraison</i>
Tâche(s) professionnelle(s) Codification(s) : <i>A3T1</i>	Intitulé : <i>Conduire rationnellement et en sécurité le véhicule</i>
Capacité(s) Codification(s) : <i>C3</i>	Intitulé : <i>Réaliser</i>

Compétence(s) intermédiaire(s) :	Intitulé :
Codification(s) : C3.5	<i>Conduire rationnellement et en sécurité le véhicule</i>

Savoirs-associés abordés au cours de la séquence Codification et intitulé	
Codification : <i>S2.1</i>	Intitulé : <i>Les règles de circulation et de sécurité routière</i>
Codification : <i>S2.2</i>	Intitulé : <i>Les règles de conduite</i>
Codification : <i>S3.2</i>	Intitulé : <i>Le fonctionnement du véhicule</i>
Codification : <i>S5.3</i>	Intitulé : <i>La communication</i>
Codification : <i>S6.1</i>	Intitulé : <i>La démarche qualité</i>
Codification : <i>S6.3</i>	Intitulé : <i>Le développement durable</i>

Question 3.4 : Renseigner le document réponse DR Q3.4 en précisant :

- le titre de la séquence pédagogique ;
- l'intitulé et les objectifs de chacune des séances ;
- la forme de la séance : théorique et/ou pratique ;
- la durée des séances consacrées à cette séquence ;

Voir DR Q3.4 Corrigé ci-dessous

Titre de la séquence	<i>Eco conduite et conduite rationnelle avec un véhicule isolé de type porteur</i>		
Intitulés des séances	Objectifs	Théorie ou pratique	Temps (En heure)
<i>Détermination des principes de la conduite économique</i>	<i>Comprendre les enjeux de la conduite économique</i>	<i>Th</i>	<i>2</i>
<i>Identification des différentes aides à la conduite</i>	<i>Comprendre l'utilité et le fonctionnement</i>	<i>Th</i>	<i>2</i>
<i>Exploitation d'un outil de travail</i>	<i>Mettre en pratique sur simulateur</i>	<i>Pr</i>	<i>2</i>
<i>Utilisation du véhicule et exploitation des caractéristiques techniques</i>	<i>Utiliser un véhicule dans le cadre d'une conduite éco citoyenne rationnelle</i>	<i>Pr</i>	<i>16</i>
<i>Analyse de situations et renvoie d'une image positive</i>	<i>Adopter une attitude responsable et citoyenne</i>	<i>Th +Pr</i>	<i>2h</i>

Question 3.7 : Sélectionner les indicateurs de performance retenus liés à l'évaluation et **justifier**.

Indicateurs de performance à sélectionner :

- *Les différents supports d'aide à la conduite sont correctement utilisés*
- *Les caractéristiques techniques du véhicule sont exploitées dans le cadre d'une conduite éco citoyenne rationnelle*
- *Les règles du code de la route sont respectées.*
- *Le comportement du conducteur est conforme à celui d'un usager qui partage la route.*
- *L'attitude du conducteur se doit d'être celle de l'ambassadeur de l'entreprise.*
- *La conduite est adaptée au type, à la masse et au chargement du véhicule, elle préserve les intérêts de l'entreprise, des clients et de l'environnement.*

Ces indicateurs de performance indiquent les éléments à prendre en compte lors d'une évaluation finale et constituent les limites de l'exigence.

Les indicateurs sélectionnés répondent aux objectifs de la séance traitée par la Q3.6 notamment :

- *Utiliser un véhicule dans le cadre d'une conduite éco citoyenne rationnelle*
- *Adopter une attitude responsable et citoyenne*

Mais aussi plus globalement à la séquence traitée puisque les élèves doivent aussi :

- *Comprendre les enjeux*
- *Comprendre l'utilité et le fonctionnement*
- *Mettre en pratique sur simulateur*

Commentaires et remarques sur la troisième partie :

Au regard des copies corrigées, le jury constate que les questions n'ont pas été lues correctement et qu'elles ont parfois été mal interprétées. Globalement, peu ou pas de réflexion alors que le questionnement amenait les candidats à analyser et à proposer des éléments en adéquation avec le questionnement. Les copies démontrent trop souvent l'absence d'organisation, de lecture attentive et reflètent aussi un manque d'exigence personnelle face à un concours.

Plus globalement, les copies révèlent un manque d'investissement sur cette troisième partie, qui pourtant constitue le cœur du sujet. Manifestement pour répondre à ces questions didactiques et pédagogiques, le jury fait l'hypothèse d'un manque de préparation des candidats à ce concours sur cette dimension professionnelle attendue et précisée dans la définition de l'épreuve.

L'utilisation des extraits du référentiel démontre que les candidats découvrent ce document et ne savent pas comment ni pourquoi l'exploiter.

Les questions Q3.5, Q3.6 et Q3.7 exigeaient une justification, une précision, une analyse que la plupart des candidats a négligée voire ignorée complètement.

La Q3.7 démontre que les candidats ont très souvent confondu « indicateurs de performance » et « niveaux taxonomiques »

Il est recommandé aux futurs candidats de s'intéresser davantage au métier d'enseignant de conduite routière, qui à partir d'un référentiel de formation, doit pouvoir démontrer des capacités à imaginer, concevoir des séquences et séances pédagogiques.

Pour terminer, il est important de veiller à la présentation de la copie et à l'utilisation de la langue française qu'il est nécessaire de maîtriser à minima dans l'exercice du futur métier.

QUATRIÈME PARTIE

Co intervention

Vous construisez, avec votre collègue d'enseignement général, une progression harmonisée des séances de co-intervention en mathématiques-physique-chimie. Il vous informe qu'il est prévu au programme de mathématiques d'exploiter différents modes de représentation d'une fonction et passer de l'un à l'autre (expression, tableau de valeurs, courbe représentative).

Question 4.1 : **Identifier** une tâche professionnelle correspondant.

Conduire rationnellement et en sécurité le véhicule.

Question 4.2 : **Rédiger** une mise en situation professionnelle problématisée pouvant faire sens, avec cette partie du programme de physique chimie, dans le cadre d'un enseignement en co-intervention.

À l'occasion d'une formation à l'éco conduite, il vous est demandé d'interpréter les courbes moteur de votre véhicule et de déterminer la plage d'utilisation optimale.

Question 4.3 : **Donner** un exemple d'activité élève pour cette séance.

À partir du tableau de valeurs, les élèves tracent les courbes moteur sur un graphique et les interprètent afin de déterminer la plage d'utilisation optimale.

À partir de courbes moteur, les élèves complètent un tableau de valeurs et déterminent la plage d'utilisation optimale.

Question 4.4 : **Identifier** la ou les ressources support de la séance.

Documentation technique du constructeur avec courbes moteur.

Tableau de valeurs.

Prévention Santé Environnement

Question 4.5 : A l'aide du document fourni **Identifier**, pour chaque année de formation, 1 module du programme du PSE pouvant prendre sens dans le cadre d'une conduite éco responsable et **argumenter** vos choix.

En classe de 2nde : Les addictions

En classe de 1ère : Le stress au quotidien

En classe de terminale : Les ressources en énergie et le développement durable

Le temps de réaction est normalement d'environ 1 seconde. L'alcool et les produits addictifs peuvent l'augmenter de 50%. En conséquence, le conducteur parcourt une plus grande distance entre le moment où il perçoit un danger et le moment où il tente de l'éviter. L'anticipation est impactée. La consommation, la production de gaz à effet de serre et le risque d'accident sont augmentés.

Pratiquer l'éco-conduite contribue à améliorer la sécurité routière sans allonger le temps de parcours. En effet, les grands principes de l'éco conduite participent à rendre les routes plus sûres : un meilleur entretien du véhicule, le respect du code de la route, des limitations de vitesse, des distances de sécurité engendrant moins de stress au volant. Le nombre d'accidents pourrait être diminué de 10 à 15 % et les dommages physiques et matériels en cas d'accident seraient réduits.

Face aux enjeux du changement climatique et de réduction des émissions de CO2, l'éco-conduite apparaît comme une action opérationnelle, simple et efficace, qui se tient à la portée de tous les conducteurs en s'intégrant parfaitement dans une démarche plus globale de développement durable, de mobilité durable. Pour réduire les impacts environnementaux du seul secteur des transports, responsable de près d'un tiers des émissions de gaz à effet de serre, il devient urgent de faire évoluer nos modes de déplacements (voyageurs et marchandises) et de changer nos comportements.

Développement des usages du numérique

Le lycée professionnel est équipé de différents outils, matériels et applications numériques. Il dispose d'un simulateur de conduite routière. Ce simulateur permet de créer différents scénarii d'apprentissage.

Question 4.6 : Proposer pour chacune des phases, avant, lors et à l'issue d'une séance de conduite routière, un exemple d'utilisation de tablettes numériques au bénéfice des apprentissages.

Filmer la conduite de l'élève et l'analyser à l'issue de la séance.

Utiliser des applications d'éco conduite en circulation suivi d'une analyse des résultats en salle.

Construire, sur un support numérique, un document d'observables de la conduite de l'élève au volant, à destination des élèves qui ne conduisent pas. Il est envisageable de déposer ce document sur l'ENT. Durant la conduite, l'accès à l'ENT, par connexion internet, se fait en associant la tablette avec un téléphone portable.

Réalisation d'un tableau excel, complété durant l'observation de la conduite, pour en ressortir des graphiques à analyser.

Visualiser des vidéos sur l'éco conduite, en amont de la conduite. Les élèves identifient et listent les incontournables d'une conduite éco responsable.

Accéder à des documentations techniques en scannant un QR code. Le QR code, affiché dans la cabine, permet aux élèves d'accéder à la documentation technique du véhicule.

Utilisation d'un GPS installé sur la tablette. Un GPS non adapté à un véhicule lourd peut amener l'élève à s'engager sur une voie de circulation non adaptée au véhicule. La situation rencontrée pourra être réinvestie lors d'une séance en salle.

Les élèves, qui ne conduisent pas, ont accès à un cours de code sur un thème déterminé en lien avec le circuit réalisé par l'élève qui conduit. Les élèves peuvent faire le lien entre la leçon et des situations concrètes de conduite.

Dans le cadre d'une séquence pédagogique permettant aux élèves de 1^{re} CTRM d'acquérir des compétences d'éco conduite et de conduite rationnelle (cf. questionnaire 3^e partie)

Question 4.7 : Décrire l'usage que vous feriez du simulateur de conduite routière pour permettre aux élèves d'acquérir des compétences d'éco conduite et de conduite rationnelle.

Réalisation d'un challenge d'éco conduite sur un circuit identique pour tous les élèves.

Manipuler la boîte de vitesses en respectant le régime moteur optimal.

Travailler l'observation et l'anticipation.

Travailler l'approche et le franchissement d'intersections (feux, intersection avec priorité à droite, carrefour à sens giratoire...).

Apprendre à utiliser de façon optimale les différents systèmes d'aide à la conduite.

Adapter sa conduite aux conditions de circulation (agglomération, déclivité ...)

Développer un comportement éco responsable dans différentes situations d'exercice du métier.