



SESSION 2025

CAPLP
Troisième concours

Section

NAVIGATION FLUVIALE ET RHÉNANE

Épreuve écrite disciplinaire appliquée

Epreuve commune à la première épreuve d'admissibilité du concours externe

L'épreuve porte sur la conception d'une séquence d'enseignement professionnel dans la section et option du concours, à partir de l'analyse et l'exploitation pédagogique d'un dossier technique.

Le thème de la séquence est proposé par le jury. Le dossier technique fourni au candidat, caractéristique de la spécialité du concours, comporte les éléments nécessaires à l'étude.

L'épreuve permet de vérifier que le candidat est capable d'élaborer tout ou partie de l'organisation de la séquence pédagogique, ainsi que les documents techniques et pédagogiques nécessaires (documents professeurs, documents fournis aux élèves, éléments d'évaluation ou associés au thème proposé).

Durée : 5 heures

L'usage de tout ouvrage de référence, de tout dictionnaire et de tout matériel électronique (y compris la calculatrice) est rigoureusement interdit.

Il appartient au candidat de vérifier qu'il a reçu un sujet complet et correspondant à l'épreuve à laquelle il se présente.

Si vous repérez ce qui vous semble être une erreur d'énoncé, vous devez le signaler très lisiblement sur votre copie, en proposer la correction et poursuivre l'épreuve en conséquence. De même, si cela vous conduit à formuler une ou plusieurs hypothèses, vous devez la (ou les) mentionner explicitement.

NB : Conformément au principe d'anonymat, votre copie ne doit comporter aucun signe distinctif, tel que nom, signature, origine, etc. Si le travail qui vous est demandé consiste notamment en la rédaction d'un projet ou d'une note, vous devrez impérativement vous abstenir de la signer ou de l'identifier. Le fait de rendre une copie blanche est éliminatoire.

Tournez la page S.V.P.

INFORMATION AUX CANDIDATS

Vous trouverez ci-après les codes nécessaires vous permettant de compléter les rubriques figurant en en-tête de votre copie. Ces codes doivent être reportés sur chacune des copies que vous remettrez.

Troisième concours du CAPLP de l'enseignement public

Concours	Section/option	Epreuve	Matière
E F V	6 3 3 1 J	1 0 1	9 3 1 2

Organisation des différents dossiers et documents	
Dossier sujet	Pages 1 à 10/10
Dossier technique	Pages 1 à 17/17
Dossier pédagogique	Pages 1 à 38/38
Documents réponses	Pages 1 à 6/6

Objectif de l'épreuve :

L'épreuve porte sur les connaissances et compétences techniques et pédagogiques dans le cadre des enseignements en baccalauréat professionnel "Transport Fluvial" (TF), à partir de l'analyse et de l'exploitation pédagogique d'un dossier technique.

A partir de ce dossier technique fourni au candidat, et comportant les éléments nécessaires à l'étude, l'épreuve a pour objectif de vérifier que le candidat est capable d'élaborer :

- tout ou partie de l'organisation d'une séquence pédagogique, dont le thème est proposé par le jury,
- les documents techniques et pédagogiques nécessaires (documents professeurs, documents fournis aux élèves, éléments d'évaluation).

Directives et conseils au candidat :

Il est demandé au candidat de traiter les questions développées dans **toutes** les parties du dossier sujet :

Partie A : Maîtriser les savoirs disciplinaires et techniques liés à l'organisation d'un voyage.

Partie B : Construire, mettre en œuvre et animer des situations d'enseignement et d'apprentissage.

Partie C : Evaluer les progrès et les acquisitions des élèves dans un parcours.

Il est demandé au candidat de :

- répondre aux questions sur feuille(s) de copie d'examen,
- présenter clairement les réponses en prenant soin d'indiquer le numéro de la question,
- numéroter les feuilles de la copie d'examen,
- rendre avec les feuilles de copie d'examen, l'ensemble des documents réponses complétés ou non,
- une lecture attentive de l'ensemble du sujet s'avère nécessaire avant de composer,
- l'évaluation de la copie portera principalement sur les différents arguments que vous apporterez,
- la qualité de l'expression écrite sera prise en compte dans l'évaluation.

Dossier sujet

MISE EN SITUATION

« Préparation à une activité de transport fluvial »

Situation professionnelle identifiée : une entreprise de transport fluvial doit répondre à une commande d'acheminement de marchandises. Une étude de faisabilité et de coût doit être menée.

Présentation de votre établissement d'affectation.

L'établissement dans lequel vous êtes affecté est un lycée polyvalent, constitué d'une Section d'Enseignement Professionnel (SEP). Il accueille également une classe de BTS Gestion des transports et logistique associée, une autre de BTS Maintenance des véhicules et une de BTS Tourisme.

Les formations de la filière « Transport Fluvial ».

La filière transport fluvial de l'établissement propose les formations ci-dessous :

- un CAP (certificat d'aptitude professionnelle) TF (transport fluvial) avec une capacité d'accueil de 24 apprenants par année de formation ;
- un BCP (baccalauréat professionnel) TF (transport fluvial) avec une capacité d'accueil de 24 apprenants par année de formation.

Les plateaux techniques.

L'établissement possède, pour dispenser cette formation, d'un bateau « Magellaan » dont les caractéristiques sont données dans le dossier technique **DT1** « *Certificat de l'union de navigation intérieure* ». Il a également fait l'acquisition d'un simulateur de navigation équipé d'un panel de cartes permettant la navigation sur les principaux fleuves de l'hexagone.

Contexte professionnel pédagogique.

L'équipe pédagogique Transport Fluvial est constituée de 4 enseignants du domaine professionnel.

Vous êtes le professeur n°1 et intervenez en classe de première et terminale Bac Professionnel Transport Fluvial. Vous partagez le plateau technique, pour les activités pratiques, avec l'un de vos collègues qui prend en charge l'autre groupe de la classe et qui a cours en même temps que vous. La répartition de l'année a été réalisée sur la base de périodes distinctes par niveau dont le contenu prend appui sur les référentiels :

- l'année de seconde BCP est découpée en trimestre ainsi que celle de CAP,
- l'année de première est découpée en semestre,
- les années de terminale BCP et de CAP sont découpées en semestre.

L'établissement a mis à disposition un outil de suivi des compétences.

Afin que vous puissiez vous approprier rapidement l'organisation prévue et déjà mise en place par l'établissement, vous prenez connaissance :

- de votre emploi du temps en TF **DP1**,
- du calendrier d'organisation du temps scolaire en **DP2**.

PARTIE A :

Maîtrise des savoirs disciplinaires et techniques liés à l'organisation d'un voyage.

Cette première partie est destinée à permettre au candidat de s'approprier le thème retenu en vue d'une exploitation pédagogique ultérieure.

Une entreprise de transport fluvial basée à Montélimar (26) charge l'un de ses conducteurs (titulaire d'un certificat de capacité à la conduite des bateaux de commerce du groupe B sans restriction de longueur) d'étudier la faisabilité d'un voyage aller-retour à la mairie de Martigues (13) pour livrer des matériaux en vue de la construction d'un nouveau bâtiment.

Ce transport sera effectué avec le bateau « Magellaan » :

- Bateau MAGELLAAN (voir certificat de l'union dans le DT1).
- Départ de Ancône PK154 du Rhône en rive gauche à la mairie de Martigues (bouches du Rhône).
- La vitesse moyenne en eaux vives sens avalant est de 18 km/h pour une consommation de 40 litres/heure de carburant par moteur de propulsion.
- La vitesse moyenne en eaux vives sens montant est de 12 km/h pour une consommation 80 litres/heure de carburant par moteur de propulsion.
- Durée d'éclusage 1 h pour une consommation forfaitaire de 10 litres de carburant par moteur de propulsion.
- La consommation de carburant du groupe électrogène à bord est de 8 litres/heure.
- Le prix de référence du carburant est de 742 euros le m³ hors taxes.
- La marchandise sera chargée sous panneaux de cale, elle est constituée de laine de roche d'une masse volumique de 150kg/m³.

On vous demande de préparer ce voyage en analysant tous les éléments relatifs à la faisabilité technique, réglementaire, administrative et financière.

Questions :

En vous aidant du **DT1** « *certificat de l'Union de navigation intérieure* » du « MAGELLAAN », répondre aux questions suivantes :

- Q1.** Donner la longueur, la largeur, le tirant d'eau maximum du bateau ainsi son port en lourd.
- Q2.** Le contrat de transport court jusqu'au 31/12/2026, pouvez-vous assurer cette mission avec ce bateau jusqu'à la fin du contrat ? Argumenter la réponse.
- Q3.** Sur quelles zones le bateau est-il autorisé à naviguer ?
- Q4.** Partant du principe que la marchandise va être intégralement chargée sous panneaux de cale, en vous aidant du **DT2** « *certificat de jaugeage pour bateau de navigation intérieure* », donner la masse maximum (en tonne) qui pourra être transportée.

En vous aidant des documents techniques en **DT3** « *cartes générales* » répondre aux questions suivantes :

- Q5.** Sur le Rhône entre le PK 316,500 et la mairie de Martigues, il existe plusieurs itinéraires. Lequel choisissez-vous ? Expliquer les raisons de ce choix.
- Q6.** Quel sera l'enfoncement de votre bâtiment au départ de Montélimar ?
- Q7.** Entre Montélimar et le PK 316,500 dans des conditions de mouillage normales, les caractéristiques de votre bateau sont-elles compatibles avec le trajet emprunté ? Argumenter la réponse.
- Q8.** Dans le cas d'un retour léger entre le PK 316,500 et Montélimar, les caractéristiques de votre bateau ne sont pas compatibles avec le trajet emprunté. Quel est le problème rencontré ? Donnez plusieurs solutions qui permettraient de résoudre le problème.
- Q9.** Quel que soit l'itinéraire choisi, sur la partie finale, la navigation s'effectue en eau salée de densité 1,027. Déterminer la variation d'enfoncement moyen à l'arrivée et donner la méthode de calcul. Cette variation se traduira-t-elle par une augmentation ou une diminution du tirant d'eau ? Indiquer le nouveau tirant d'eau.

Dans le but d'établir un devis pour la réalisation de ce transport, il est nécessaire de déterminer un certain nombre de coûts dont ceux du carburant pour le trajet aller.

Pour la suite, on estime que la distance à parcourir, quel que soit l'itinéraire choisi entre le pk 316,500 et la mairie de Martigues est de 25 kilomètres. Le temps de parcours pour ce trajet est de 3 heures (écluse comprise).

La consommation totale de carburant (propulsion uniquement) sur cette partie de l'itinéraire est estimée à 200 litres.

- Q10.** Calculer le coût total hors taxes du carburant pour le trajet de Montélimar à la mairie de Martigues. Détailler les calculs et expliciter la démarche.
- Q11.** Afin de diminuer les coûts de carburant quelles solutions pouvez-vous proposer ? En citer au minimum deux.
- Q12.** Afin de déterminer la rentabilité, citer au minimum cinq charges financières associées à ce transport.
- Q13.** Parmi les documents suivants lesquels ont une durée de validité limitée ?
Certificat de jaugeage ; Certificat de l'union ; Carnet des huiles usées ; Certificat d'immatriculation ; Licence de station de navire ; Chaudières et autres réservoirs sous pression ; CRR ; Extrait de l'inscription au registre de droits réels.

PARTIE B :

Situation d'enseignement et d'apprentissage.

En poste depuis la rentrée de septembre 2026 dans votre nouvel établissement, vous prenez connaissance des décisions prises par le conseil d'administration qui s'est tenu en juillet 2026. Ce dernier a validé le projet d'organisation d'un voyage d'une durée de 5 jours, à des fins pédagogiques pour les élèves de terminale BCP TF durant l'année scolaire 2026-2027. L'équipe pédagogique de la filière transport fluvial dans laquelle vous êtes intégré, aura en charge la préparation et l'organisation de ce voyage. La préparation au voyage faisant partie des objectifs pédagogiques du référentiel BCP transport fluvial, vous serez amené à l'intégrer dans le parcours de formation de vos élèves.

Objectifs : Elaborer une stratégie pédagogique pour la réalisation d'un projet « Réalisation d'un voyage à caractère professionnel » en classe de terminale « Transport Fluvial » (TF).
Proposer la mise en place d'une séquence pédagogique lors de l'année scolaire 2026-2027.

Afin de pouvoir effectuer la mise en place de vos séquences vous devez au préalable consulter le « *calendrier d'organisation du temps scolaire* » de la section présent en **DP2**

Questions :

Dans le document **DP2** il vous est proposé une organisation des PFMP (Période de Formation en Milieu Professionnel) sur les deux années de formation en CAP et les trois années de baccalauréat professionnel.

- Q14.** Cette organisation des PFMP est-elle en adéquation avec les référentiels du CAP TF en **DP4**, BCP TF en **DP5**, le **DP7** « Volume horaire de référence » figurant dans le journal officiel modificatif du **22 janvier 2024** et « *l'extrait du BO n°11 du 14 mars 2024* » en **DP3**? Argumenter la réponse.
- Q15.** Cette organisation des PFMP est-elle en adéquation avec ce que la réforme du lycée professionnel a instauré depuis la rentrée 2023 c'est à dire avec une orientation choisie en fin de seconde ? Argumenter la réponse et proposer une autre organisation des PFMP sur le **DR1**.
- Q16.** Le référentiel BCP TF précise un certain nombre de points quant à l'organisation des PFMP. Quelles sont les recommandations que vous feriez à votre DDFPT (Directeur Délégué à la Formation Professionnelle et Technologique) pour être en cohérence avec les lieux et les temps de PFMP à envisager pour les élèves de BCP.
- Q17.** Proposer, sur le **DR1**, une nouvelle organisation des PFMP sur les trois années de formation de BCP et les deux de CAP. Argumenter les choix opérés.

*Le voyage de 5 jours a été envisagé comme l'indique le calendrier d'organisation du temps scolaire **DP2**, lors de la semaine 25. Il doit permettre la certification des compétences nécessaires à la délivrance du diplôme pour les élèves.*

Q18. En vous aidant de « l'extrait du bulletin officiel n°11 du 14 mars 2024 » **DP3** et de l'extrait du Vademecum « *L'accompagnement à l'orientation en voie professionnelle* » d'avril 2022 **DP8**, justifier la non recevabilité de ce choix.

Q19. Rechercher à quel moment de la formation ce voyage pourrait-être envisagé afin qu'il impacte le moins possible l'organisation des enseignements de la filière TF et qu'il permette de certifier les compétences nécessaires à la délivrance du diplôme pour les élèves. Argumenter le choix opéré.

Q20. Compléter le **DR1** en positionnant le voyage prévu pour l'année de terminale.

Q21. Vos collègues partagent une proposition de répartition de séquences de formation. La durée des séquences est variable (entre 3 et 6 semaines), selon vous est-il préférable de garder une durée fixe pour l'ensemble des séquences ? Argumenter la réponse.

*En ce début d'année scolaire, vous prenez connaissance de votre emploi du temps **DP1**. Vous êtes amené à élaborer, avec vos collègues, une pédagogie de projet pour cette classe de terminale. Vous avez, de manière collective, décidé de consacrer ce projet à l'organisation d'un voyage. Vous avez également défini **une durée maximum de 24h** par élève pour sa préparation et sa restitution (hors réalisation du voyage).*

Q22. Lister, à partir de l'emploi du temps figurant en **DP1**, les classes, groupes et différents cours dont vous avez la charge durant cette année scolaire en donnant leur volume horaire hebdomadaire.

Q23. Proposer le nombre d'heures hebdomadaires à consacrer à la « planification du voyage » et la « restitution du voyage » liées à ce projet, en vous aidant de votre emploi du temps présent dans le document pédagogique **DP1**. Proposer le nombre de semaines à y consacrer. Argumenter ces choix.

Q24. Donner trois objectifs de la pédagogie projet dans la classe de terminale.

Il vous est demandé de réaliser une séquence pédagogique ayant comme contexte la réalisation d'un voyage identifié sur le « Dossier technique » **DT**).

La séquence sera développée sur l'ensemble des créneaux que vous aurez défini pour la classe de terminale TF.

Pour rappel le groupe de terminale TF que vous avez en charge pour ce projet est constitué de 12 élèves.

Critères et limites d'élaboration de la séquence :

- La séquence devra impliquer l'ensemble de vos élèves.
- La séquence comportera 3 séances.
- Les élèves seront répartis en trinôme et ces derniers ne pourront pas travailler sur la même activité en même temps.
- 3 compétences seront visées durant la séquence.
- Les savoirs associés seront en cohérence avec le contexte et limités aux nombres de 3 par compétences.

Vous vous aiderez du document **DP9** « Construction d'une séquence pédagogique » afin de répondre aux questions suivantes :

Q25. En vous aidant du document pédagogique **DP5** « Extrait du référentiel bac pro TF », compléter la fiche séquence présente dans le document réponse **DR2** « Fiche pédagogique de la séquence » « Organisation d'un voyage ».

Q26. Pendant qu'un trinôme travaille sur le projet « organisation d'un voyage ». Donner 3 activités, en cohérence avec le référentiel transport fluvial, que vous allez confier aux 3 groupes d'élèves restant et qui ne seront pas concernés par ce projet. Argumenter votre choix.

Q27. Indiquer en quoi la mise en activité par projet est utile pour évaluer l'unité certificative U2.

Q28. Donner un critère d'évaluation à privilégier permettant d'évaluer la compétence C10 dans le cadre de cette activité de projet.

Vous devez réaliser la fiche de séance pour l'activité de « Planification d'un voyage ». On attend deux compétences pour cette séance.

Q29. Compléter le document réponse **DR3** « Fiche séance » en vous aidant des documents suivants :

- Document pédagogique **DP5** « Extrait du référentiel bac pro TF ».
- Dossier Technique **DT**.
- Document pédagogique **DP9**.

PARTIE C :

Evaluation des progrès et des acquisitions des élèves dans un parcours.

Vous allez organiser l'évaluation de vos séances en classe de terminale et vous appropriez le principe d'évaluation en bac pro TF. Pour ce faire, vous prendrez appui sur le document pédagogique DP6 « L'évaluation en CCF continué ».

- Q30.** Sur le document **DP2** apparaissent des périodes de bilan. Donner les objectifs de ces périodes de bilan.
- Q31.** En vous aidant du **DP6** et du référentiel de la spécialité, expliquer comment préparer ces périodes de bilan.
- Q32.** Expliquer le principe de l'évaluation en CCF du Bac Pro TF.
- Q33.** Justifier la nécessité d'utiliser un outil de suivi individualisé d'acquisition des compétences en indiquant trois objectifs.

Vous avez décidé de consacrer les deux premières séquences de l'année de terminale à l'évaluation formative et les trois dernières concerneront l'évaluation certificative.

- Q34.** Donner les trois unités certificatives (domaine professionnel) du bac pro TF évaluées en CCF avec leurs compétences associées.

Vous êtes sur la dernière séquence de l'année et un trinôme va travailler sur le projet « Organisation d'un voyage ». Des élèves ont déjà validé des compétences. Avant d'entamer la dernière séquence, le bilan de compétences de chacun est le suivant :

Trinôme	C01	C02	C03	C04	C05	C06	C07	C08	C09	C10	C11
Elève 1	Non acquis	En cours d'acquisition	En cours d'acquisition	En cours d'acquisition	Réussite partielle	Réussite partielle	Réussite totale	Réussite totale	Réussite totale	Réussite totale	Réussite totale
Elève 2	Non acquis	Non acquis	Non acquis	Non acquis	En cours d'acquisition	En cours d'acquisition	Réussite partielle	Réussite partielle	Réussite totale	En cours d'acquisition	Non acquis
Elève 3	Réussite totale	Réussite totale	Réussite totale	Réussite totale	Réussite totale	Réussite totale	Réussite totale	Réussite totale	Réussite totale	Réussite totale	Réussite totale

Non acquis	En cours d'acquisition	Réussite partielle	Réussite totale
------------	------------------------	--------------------	-----------------

Vous allez donc privilégier l'affectation de vos élèves sur des activités où les compétences sont « non acquises ».

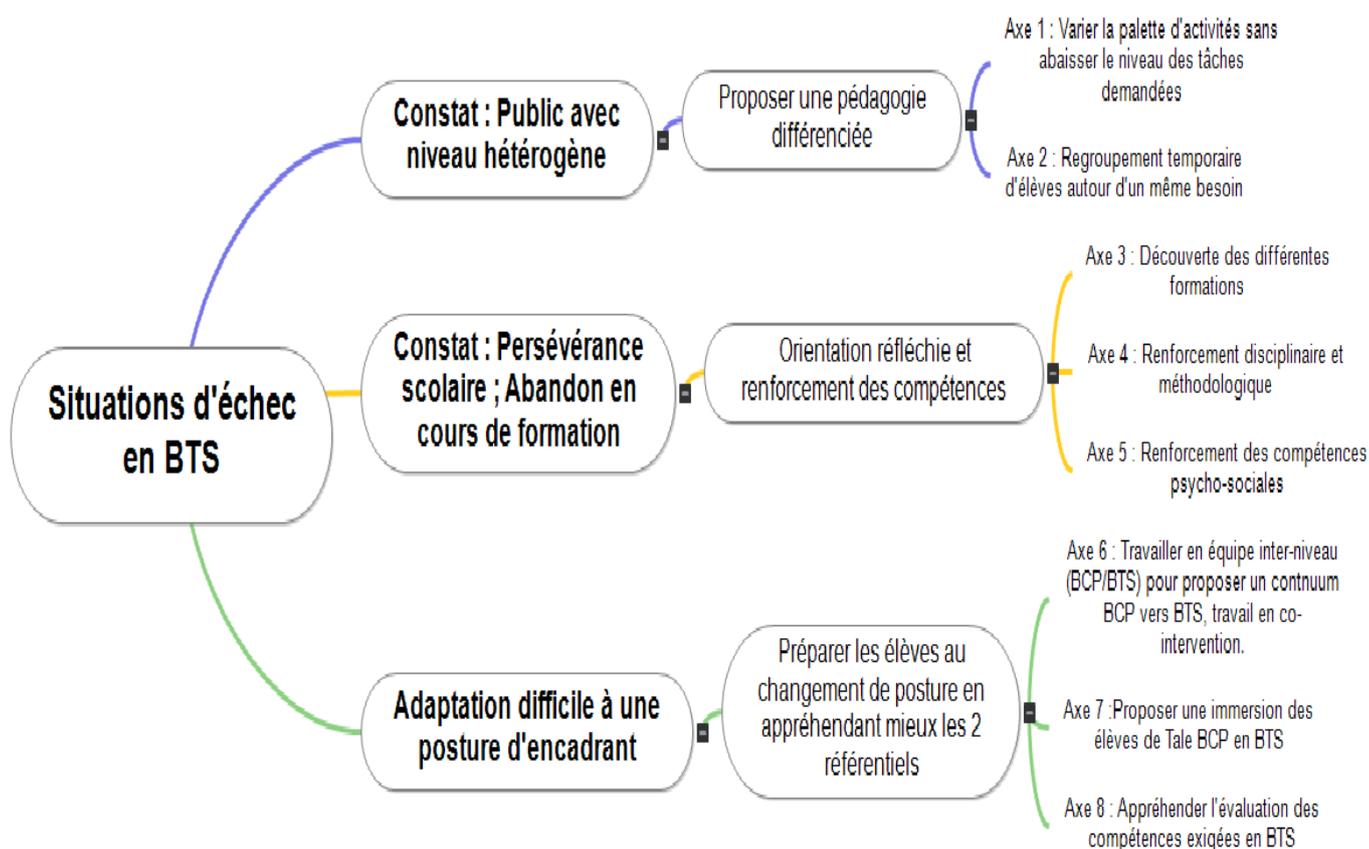
- Q35.** Indiquer les unités certificatives qui ont déjà été validées par les élèves.
- Q36.** Indiquer le ou les élèves pour lesquels l'activité « Planification d'un voyage » doit être absolument affectée. Argumenter la réponse.

Le proviseur de l'établissement dans lequel vous enseignez a décidé de mettre à l'ordre du jour du prochain conseil d'enseignement la mise en place d'une réflexion pour faciliter la transition des élèves de BAC PRO TF vers un des BTS présent dans son établissement. Il invite les équipes pédagogiques de Bac Pro et de BTS, le Psy En, le DDFPT et le professeur documentaliste. Cette réunion a lieu à la fin du premier semestre à la suite du bilan intermédiaire, du conseil de classe de terminale et première année de BTS.

L'ordre du jour est le suivant :

- Exposé des constats des situations d'échec en BTS pour les élèves de BAC PRO.
- Solutions proposées et axes de travail.
- Programmation des actions à mener lors des 6 semaines de parcours de poursuite d'études.

Les réponses apportées par le conseil pédagogique ont été les suivantes :



Fort de ces constats, vous allez mettre en œuvre durant l'année de terminale des actions à mener pour diminuer le taux d'échec en BTS.

- Q37.** Donner les compétences communes de chaque enseignant et personnel d'éducation issues du « *référentiel de compétences des métiers du professorat* » **DP10**, pour participer à cette réflexion.
- Q38.** Indiquer les deux dispositifs déjà mis en place dans la formation des élèves de BAC Professionnel pour aider les élèves à la poursuite d'étude en vous aidant du document pédagogique **DP7** « *Volume horaire de référence* ».
- Q39.** Donner le volume horaire global du soutien au parcours sur le cycle de formation en vous aidant de la grille horaire « *Volume horaire de référence* » dans le document pédagogique **DP7**.
- Q40.** Dans le parcours différencié des élèves de terminale, préciser les deux éléments à recueillir en vue de leur orientation.
- Q41.** Situer le moment de l'année où l'élève de terminale doit se positionner quant au module de poursuite d'études.
- Vous êtes début janvier, « Parcoursup » a ouvert et vous avez aidé les élèves à s'inscrire sur la plateforme.*
- Q42.** Donner les deux axes de travail identifiés lors du conseil d'enseignement, qui peuvent être mis en œuvre durant les heures du « *soutien au parcours* ».
- Q43.** Donner les quatre axes de travail identifiés lors du conseil d'enseignement, qui peuvent être mis en œuvre durant 6 semaines du « *parcours différencié* ».

Dossier Technique

DT1	Certificat de l'Union de Navigation Intérieure	Pages 2 à 7 / 17
DT2	Certificat de jaugeage pour bateaux de navigation intérieure	Pages 8 à 13 / 17
DT3	Cartes générales	Pages 14 à 17 / 17

**CERTIFICAT DE L'UNION
DE NAVIGATION INTERIEURE**

REPUBLIQUE FRANCAISE

Certificat n° 000124L

Lieu, date : LYON, le 21 septembre 2019

**Autorité compétente :
Lyon**

**Chef du service sécurité des transports
Michel DUPONT**

Remarques :

Le bâtiment ne peut être utilisé pour la navigation en vertu du présent certificat que tant qu'il se trouve dans l'état qui y est décrit.

En cas de modification ou réparation importante, le bâtiment doit être soumis avant tout voyage à une visite spéciale.

Le propriétaire du bâtiment, ou son représentant, doit porter tout changement de nom ou de propriété du bâtiment, tout rejaugage ainsi que tout changement de numéro d'immatriculation ou de port d'attache à la connaissance d'une autorité compétente et doit faire parvenir le certificat communautaire en vue de sa modification.

1. Nom du bâtiment MAGELLAAN	2. Type de bâtiment Automoteur ordinaire	3. Numéro européen unique d'identification des bateaux 01800127
4. Nom et adresse du propriétaire SFNF – 12 rue du port – 75001 PARIS		
5. Lieu et numéro d'immatriculation LYON LY014418F	6. Port d'attache Montélimar	
7. Année de construction 1962	8. Nom et lieu du chantier Ernst Meuter, Geestbracht (Pays-Bas)	
9. Le présent certificat remplace le certificat n° 308 par l'autorité compétente de LYON délivré le 26/08/2014		
<p>10. Le bâtiment désigné ci-dessus après visite effectuée le *) 25/08/2019</p> <p>sur le vu de l'attestation délivrée le *) par la Société de classification agréée</p> <p>est reconnu apte à naviguer</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur les voies communautaires de la (des) zone(s) *) : 2, 3 et 4 - Sur les voies de la (des) zone(s) *) <p>En (noms des Etats) à l'exception de :</p> <p>sur les voies suivantes en (Nom de l'Etat) *)</p> <p>à l'enfoncement maximal autorisé et avec le gréement et l'équipage déterminé ci-après</p>		
11. La validité du présent certificat expire le 09/08/2026		
<p>*) Modification(s) sous numéro(s) :</p> <p>Nouveau libellé :</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>*) La présente page a été remplacée</p> <p style="text-align: right;">Autorité compétente</p> <p>Lieu, date</p> <p>.....</p> <p>*) Biffer les mentions inutiles</p>		

12. Le n° de certificat de visite (1), le n° européen unique d'identification des bateaux (2), le numéro d'immatriculation (3) et le n° de jaugeage (4) sont apposés avec les signes correspondants aux emplacements suivants du bâtiment

- 1.
2. **Hiloire milieu**
3. **Roof arrière bâbord**
4. **Pavois avant tribord et pavois arrière bâbord**

13. L'enfoncement maximal autorisé est indiqué de chaque côté du bâtiment

- Par **trois** marques d'enfoncement *)
- Par les marques supérieures de jauge *)

Deux échelles de tirant d'eau sont apposées *)

Les échelles de jauge arrière servent d'échelles de tirant d'eau : elles ont été complétées à cet effet par des chiffres qui indiquent les tirants d'eau *)

14. Sans préjudice des restrictions mentionnées sous les points 15 et 52. *), le bâtiment est apte à

- | | |
|--|---|
| 1. Pousser *) | 4. Etre mené à couple *) |
| 1.1. En formation rigide *) | 5. Remorquer *) |
| 1.2. Avec articulation guidée *) | 5.1. Des bâtiments non munis de moyens de propulsion *) |
| 2. Etre poussé *) | 5.2. Des bâtiments motorisés *) |
| 2.1. En formation rigide *) | 5.3. Vers l'amont uniquement *) |
| 2.2. A la tête d'une formation rigide *) | 6. Etre remorqué *) |
| 2.3. Avec articulation guidée *) | 6.1. En tant que bâtiment non muni de moyens de propulsion *) |
| 3. A mener à couple *) | |

*) Modification(s) sous numéro(s) :

Nouveau libellé :

*) La présente page a été remplacée

Autorité compétente

Lieu, date

*) Biffer les mentions inutiles

16. Certificat de jaugeage n° 32869		du bureau de jaugeage Bruxelles		du 07/03/2009	
17a. longueur max 100,02 m	18a. largeur max 9,51 m	19. Tirant d'eau h.t. 2,51 m	20. Franc-bord 0,0 m		
17b. longueur L 100,02 m	18b. largeur B 9,51 m	19b. Tirant d'eau T. 2,51 m			
21. Port en lourd / Déplacement *) 1921,650 t		22. Nombre de passagers		23. Nombre de lits de passagers	
24. Nombre de compartiments étanches 7		25. Nombre de cales 2		26. Type de couverture des écoutilles Panneaux aluminium	
27. Nombre de moteurs de la propulsion principale 2		28. Puissance totale de la propulsion principale 1000 kW		29. Nombre d'hélices principales 2	
30. Nombre de guindeaux avant 1		Dont à moteur 1		31. Nombre de guindeaux de poupe 1	
Dont à moteur 1		Dont à moteur 1			
32. Nombre de crochets de remorquage		33. Nombre de treuils de remorquage		Dont à moteur	
34. Installation de gouverne		Commande du gouvernail principal :		- à-main *) - électrique *)	
Nombre de safrans du gouvernail principal				- électrique / hydraulique *) - hydraulique *)	
Autres installations : Oui / Non *)		Type :			
Gouvernail de flanking		Commande du gouvernail de flanking			
Oui / Non *)				- à-main *) - électrique *)	
Installation de gouverne à l'avant		- commande à distance		- Mise en service à distance	
Oui / Non *)		- buteur *) - buteur actif à réaction *) - autres installation *)		- oui / non *) - oui / non *)	
35. Installation d'assèchement					
Nombre de pompes d'assèchement 2 , dont motorisées 2					
Débit minimum :					
première pompe d'assèchement 1 333 litres/min					
deuxième pompe d'assèchement 833 litres/min					
*) Modification(s) sous numéro(s) :					
Nouveau libellé :					
.....					
*) La présente page a été remplacée					
Lieu, date					
*) Biffer les mentions inutiles					

42. Autres gréements		
Ligne de jet Passerelle selon l'article 10.02, chiffre 2 d *) Selon l'article 15.06, chiffre 12 *) Longueur 4 m	Liaison phonique	Bilatérale alternative *) Bilatérale simultanée *) Liaison interne d'exploitation par radiotéléphonie *)
Gaffe Nombre de trousse de secours 1 Paire de jumelles Pancarte relative au sauvetage en cas de noyade Projecteur pouvant être commandé depuis le poste de gouverne Nombre de récipients résistants au feu 2 Echelle d'embarquement *)	Installation de radiotéléphonie Grues	- Réseau bateau – bateau - Réseau informations nautiques - Réseau bateau – autorités portuaires Conf. A l'article 11.12, chiffre 9 *) Autres grues avec une charge utile jusqu'à 2000 kg *)
43. Installation de lutte contre l'incendie		
Nombre d'extincteurs portatifs 7	Nombre de pompes à incendie 1	Nombre de prises d'eau 4
Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des logements etc.		Non / Nombre *)
Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des salles des machines etc.		Non / Nombre 1 *)
La pompe d'assèchement motorisée remplace une pompe à incendie		Oui / non *)
44. Moyens de sauvetage		
Nombre de bouées de sauvetage 3 , dont avec lumière 1 , avec ligne flottante 2 *)		
Un canot avec un jeu d'avirons, une amarre, une écope		
Nombre, type et emplacement(s) de/des installation(s) de débarquement conf. A l'article 15.09, chiffre 3		
Néant		
Nombre de moyens de sauvetage individuels pour le personnel de bord 3 dont conf. A l'article 10.05, ch. 2 3 *)		
Nombre de moyens de sauvetage individuels pour les passagers *)		
Moyens de sauvetage collectifs correspondant à _____ moyens de sauvetage individuels *)		
Deux appareils respiratoires; deux lots d'équipement conf. A l'article 15.12; chiffre 10; point b; nombre de masques de repli *)		
Dossier de sécurité et plan du bateau affiché aux emplacements suivants : XXX		
45. Aménagement spécial de la timonerie en vue de la conduite au radar par une seule personne		
Agréé pour la conduite au radar par une seule personne *)		
*) Modification(s) sous numéro(s) :		
Nouveau libellé :		
.....		
.....		
*) La présente page a été remplacée		Autorité compétente
Lieu, date		
.....		
.....		
*) Biffer les mentions inutiles		

ROYAUME DE BELGIQUE



**CERTIFICAT DE JAUGEAGE
POUR
BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE**

Convention de Genève du 15 février 1966

Jaugeage selon l'article 4 de l'annexe de la Convention
(bateau destiné au transport de marchandises)

Nom du pays et lettre distinctive : **Royaume de Belgique – B**

Bureau de jaugeage : **Bruxelles**

Lettres distinctives du bureau : **BR**

Certificat de jaugeage n° : **32869**

Inscrit le : 07/03/2009

Signe de jaugeage : **BR32869B**

Nom ou devise du bateau : **MAGELLAAN**

Nouveau nom ou devise :	Date d'inscription :

Encombrement du bateau pour le passage aux ouvrages :

a)	Longueur :	100,02 m
b)	Largeur :	9,51 m
c)	Tirant d'eau pour le plus grand enfoncement :	2,51 m
d)	Tirant d'air pour l'enfoncement à vide :	6,50 m

Signalement du bateau

Type : **automoteur ordinaire**

Matériaux :

- a) De la coque : **acier**
- b) Des superstructures (rouf) : **acier**
- c) Des panneaux d'écouille : **aluminium**

Détail de construction : **1 hélice, 3 gouvernails, hélice d'étrave, 2 cales, grue hydraulique tribord arrière, avant double guindeau électrique, timonerie escamotable, rouf avant et arrière**

Chantier de construction : **Ernst Meuter, Geestbracht (Pays-Bas)**

Chantier de cessation :

Année de construction : **1962**

Longueur maximale de la coque : **100,02 m**

Largeur maximale de la coque : **9,51 m**

Volume approximatif des cales : **2 800 m³**

Appareil(s) propulseur : Nombre : **2**

Par moteur : marque, type, numéro, puissance en kW avec nombre de tours par minute :

Moteur	Type	Numéro	kW	Tr/min
CATERPILAR	3512	443-123-14	500	1800
CATERPILAR	3512	443-123-15	500	1800

Enfoncement moyen à vide en eau douce : **0,60 m**

Port en lourd maximal (en tonnes), en eau douce : **1921,650 T**

Distance verticale du plan du plus grand enfoncement au plat bord :

- a) Au milieu de la coque : **0,00 m**
- b) Au point le plus bas du plat-bord : **---** m

Charges à bord correspondant à l'enfoncement à vide

Situation et description du lest fixe :

Machines, chaudières, tuyauteries ou autres installations contenant de l'eau, de l'huile ou d'autres liquides pour leur fonctionnement :

Poids approximatif d'eau dans la cale qu'il est impossible d'enlever par des moyens normaux d'épuisement : **---** kg

Agrès :

- a) Description et poids approximatif des chaînes d'ancres et des ancres : **15.000 kg**
- b) Poids approximatif des autres agrès mobiles et des pièces de rechange : **1.500 kg**
- c) Poids approximatif du mobilier : **1.000 kg**
- d) Poids approximatif du ou des canots à bord : **250 kg**

Provisions :

- a) Poids approximatif de l'eau douce : **5.000 kg**
- b) Poids approximatif des autres provisions : **600 kg**

Marques de jauge

Le niveau du plus grand enfoncement est marqué de chaque côté du bateau par 3 traits poinçonnés.

Marques depuis l'avant du bateau	BABORD					TRIBORD				
	Avant					Avant				
Distances horizontales :	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
a) Du centre de la marque avant à l'extrémité avant du bateau	16,15					16,15				
b) Entre les centres de marques voisines		34,07	34,07				34,07	34,07		
c) Du centre de la marque arrière à l'extrémité arrière du bateau				15,73					15,73	
Distances verticales au droit de chaque marque :	6	7	8	9		6	7	8	9	
a) Entre la marque et le plat-bord	0,17	0,00	0,04			0,17	0,00	0,04		
b) Entre la marque et le plan parallèle au plan du plus grand enfoncement au-dessus duquel le bateau ne peut plus être considéré comme étanche	0,30	0,30	0,30			0,30	0,30	0,30		
c) Entre la marque et le plan de flottaison à vide	2,02	1,94	1,75			2,04	1,95	1,76		
d) Entre le plan de flottaison à vide et le dessous du bateau	0,49	0,57	0,76			0,47	0,56	0,75		
e) Entre la marque et le dessous du bateau (somme des indications c et d)	2,51	2,51	2,51			2,51	2,51	2,51		

Signes de jaugeage

En supplément de son apposition avec les marques de jauge, le signe de jaugeage est apposé :

Avant : pavois tribord, à 0,25 m de l'avant, 0,65 m de l'axe longitudinal et 0,73 m au-dessus du pont

Arrière : pavois bâbord, à 0,50 m de l'arrière, 1,10 m de l'axe longitudinal et 0,75 m au-dessus du pont

Jaugeage selon l'article 4 de l'annexe de la convention (Bateau destiné au transport de marchandises)

DEPLACEMENT DU BATEAU PAR CENTIMETRE D'ENFONCEMENT MOYEN A PARTIR DU PLAN DE FLOTTAISON A VIDE DETERMINE EN EAU DOUCE :

Voir annexe

NOTE : On obtient le poids d'une cargaison (en tonnes) en prenant la différence entre :

- a) Le déplacement (en m³) du bateau correspondant à l'enfoncement moyen à l'origine du chargement (ou du déchargement) et
- b) Son déplacement (en m³) correspondant à l'enfoncement moyen à la fin de cette opération ;

Et en multipliant cette différence par la densité de l'eau du port dans lequel ont été relevés lesdits enfoncements.

L'augmentation de l'enfoncement moyen h quand le bateau passe d'une eau de densité d_1 à une eau de densité d_2 inférieure est égale à $h \times (d_1 - d_2) \times a$.

La diminution de l'enfoncement moyen h quand le bateau passe d'une eau de densité d_3 à une eau de densité d_4 supérieure est égale à $h \times (d_4 - d_3) \times a$.

h étant exprimé en cm et a étant un coefficient en fonction des formes du bateau et pris en général égal à 0,9.

La validité du présent certificat expire le : **07/03/2029**

Toutefois, le certificat cessera d'être valable auparavant si le bateau subit des modifications (réparations, transformations, déformations permanentes).

Annexe

A : Enfoncement moyen relevé en cm, B : Déplacement correspondant en m³

A	B	A	B	A	B	A	B	A	B
61	9,690	106	450,174	151	899,918	196	1357,286	241	1818,746
62	19,378	107	460,070	152	910,024	197	1367,504	242	1829,036
63	29,068	108	469,964	153	920,128	198	1377,724	243	1839,324
64	38,756	109	479,860	154	930,232	199	1387,942	244	1849,614
65	48,446	110	489,754	155	940,336	200	1398,162	245	1859,904
66	58,136	111	499,692	156	950,442	201	1408,396	246	1870,194
67	67,824	112	509,632	157	960,546	202	1418,632	247	1880,482
68	77,514	113	519,570	158	970,650	203	1428,868	248	1890,772
69	87,202	114	529,510	159	980,756	204	1439,106	249	1901,062
70	96,892	115	539,448	160	990,860	205	1449,342	250	1911,350
71	106,638	116	549,388	161	1001,000	206	1459,578	251	1921,650
72	116,382	117	559,326	162	1011,142	207	1469,814		
73	126,128	118	569,266	163	1021,282	208	1480,050		
74	135,872	119	579,204	164	1031,424	209	1490,288		
75	145,618	120	589,144	165	1041,564	210	1500,524		
76	155,362	121	599,126	166	1051,706	211	1510,774		
77	165,106	122	609,108	167	1061,848	212	1521,026		
78	174,852	123	619,088	168	1071,988	213	1531,276		
79	184,596	124	629,070	169	1082,130	214	1541,526		
80	194,342	125	639,052	170	1092,270	215	1551,778		
81	204,138	126	649,034	171	1102,444	216	1562,028		
82	213,936	127	659,016	172	1112,616	217	1572,280		
83	223,734	128	668,996	173	1122,788	218	1582,530		
84	233,532	129	678,978	174	1132,960	219	1592,780		
85	243,330	130	688,960	175	1143,132	220	1603,032		
86	253,130	131	698,982	176	1153,304	221	1613,296		
87	262,928	132	709,004	177	1163,476	222	1623,560		
88	272,726	133	719,026	178	1173,648	223	1633,826		
89	282,524	134	729,048	179	1183,820	224	1644,090		
90	292,322	135	739,070	180	1193,992	225	1654,354		
91	302,170	136	749,094	181	1204,190	226	1664,620		
92	312,018	137	759,116	182	1214,388	227	1674,884		
93	321,868	138	769,138	183	1224,586	228	1685,148		
94	331,716	139	779,160	184	1234,784	229	1695,414		
95	341,564	140	789,182	185	1244,982	230	1705,678		
96	351,412	141	799,246	186	1255,180	231	1715,956		
97	361,260	142	809,308	187	1265,378	232	1726,234		
98	371,110	143	819,372	188	1275,576	233	1736,512		
99	380,958	144	829,434	189	1285,774	234	1746,790		
100	390,806	145	839,498	190	1295,972	235	1757,068		
101	400,700	146	849,562	191	1306,192	236	1767,346		
102	410,596	147	859,624	192	1316,410	237	1777,624		
103	420,000	148	869,688	193	1326,630	238	1787,902		
104	430,206	149	879,750	194	1336,848	239	1798,180		
105	440,280	150	889,814	195	1347,068	240	1808,458		

DT3 – Cartes Générales

Les caractéristiques des eaux intérieures et de leurs dépendances ainsi que celles des ouvrages d'art situés sur ces voies d'eau sont les suivantes :

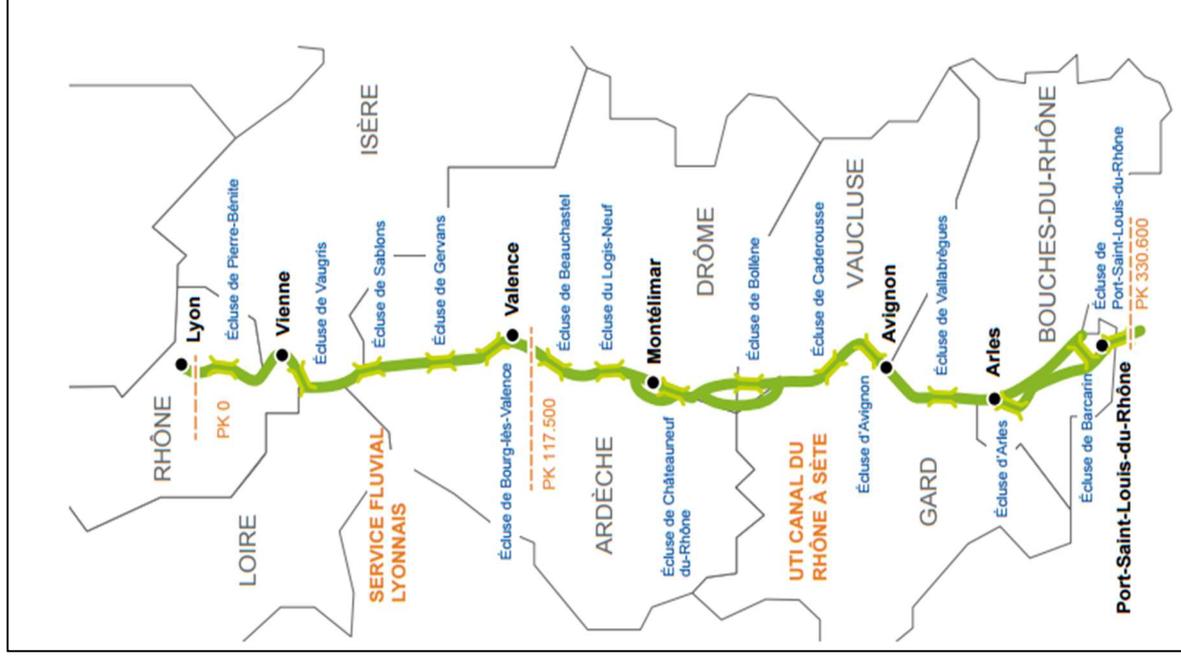
Voies d'eau concernées	Longueur utile des écluses (m)	Largeur utile des écluses (m)	Mouillage des ouvrages et du chenal (m)	Hauteur libre sous ouvrage au seuil des RNPC / PHEN sur passe réduite (m)
Rhône				
Du PK 0 au viaduc SNCF d'Avignon (PK 244)	190,00	12,00	3,00	6,30 (3)
Du viaduc SNCF d'Avignon (PK 244) au viaduc de Tarascon (PK 268)	190,00	12,00	3,00	7,40
Du viaduc de Tarascon (PK 268) au port d'Arles (PK 280.500)	190,00	12,00	3,00	7,88
Depuis le port d'Arles (PK 280.500) jusqu'au port de l'Esquineau (PK 319)	190,00	19,00	4,25 (1)	7,00
Du port de l'Esquineau (PK 319) à l'écluse de Port-Saint-Louis-du-Rhône (non comprise)	190,00	19,00	5,50	
Écluse de Port-Saint-Louis-du-Rhône	132,00	19,00	5,50	
Canal de Barcarin				
Canal et écluse de Barcarin	190,00	12,00	3,00	
Canal d'Arles à Bouc				
Canal et écluse d'Arles	160,00	16,00	2,00	6,00 (2)

(1) Entre le PK 292,500 et le PK 296,000 (seuil de Terrain), le mouillage est de :

- 3,00 mètres sur une largeur de 40 mètres côté rive gauche du chenal
- 4,25 mètres sur une largeur de 40 mètres côté rive droite du chenal

(2) Hauteur libre sous ouvrage au-dessus des PHEN sur passe réduite.

(3) La hauteur libre sous ouvrage de 6,30m garantie réglementairement peut correspondre à une situation courante sur les biefs et non pas seulement à une situation de forts débits ou à l'approche des RNPC.



Représentation linéaire du Rhône

A - SUR LE RHÔNE

Écluse	Commune	Localisation	Exploitant
Écluse de Pierre-Bénite	Saint-Fons	Amont PK 4	CNR
Écluse de Vaugris	Reventin-Vaugris	Amont PK 34	CNR
Écluse de Sablons	Sablons	Amont PK 59	CNR
Écluse de Gervans	Gervans	Amont PK 86	CNR
Écluse de Bourg-lès-Valence	Bourg-lès-Valence	Amont PK 106	CNR
Écluse de Beauchastel	Beauchastel	Amont PK 123	CNR
Écluse de Logis Neuf	Saulce-sur-Rhône	Amont PK 142	CNR
Écluse de Châteauneuf-du-Rhône	Châteauneuf-du-Rhône	Amont PK 164	CNR
Écluse de Bollène	Bollène	Amont PK 189	CNR
Écluse de Caderousse	Caderousse	Amont PK 214	CNR
Écluse d'Avignon	Avignon	Amont PK 234	CNR
Écluse de Vallabrègues	Beaucaire	Amont PK 264	CNR
Écluse de Port-Saint-Louis-du-Rhône	Port-Saint-Louis-du-Rhône	Amont PK 323	CNR

B - LE CANAL D'ARLES À BOUC

Écluse	Commune	Localisation	Exploitant
Écluse d'Arles	Arles	PK 0,260	CNR

C - LE CANAL DE BARCARIN

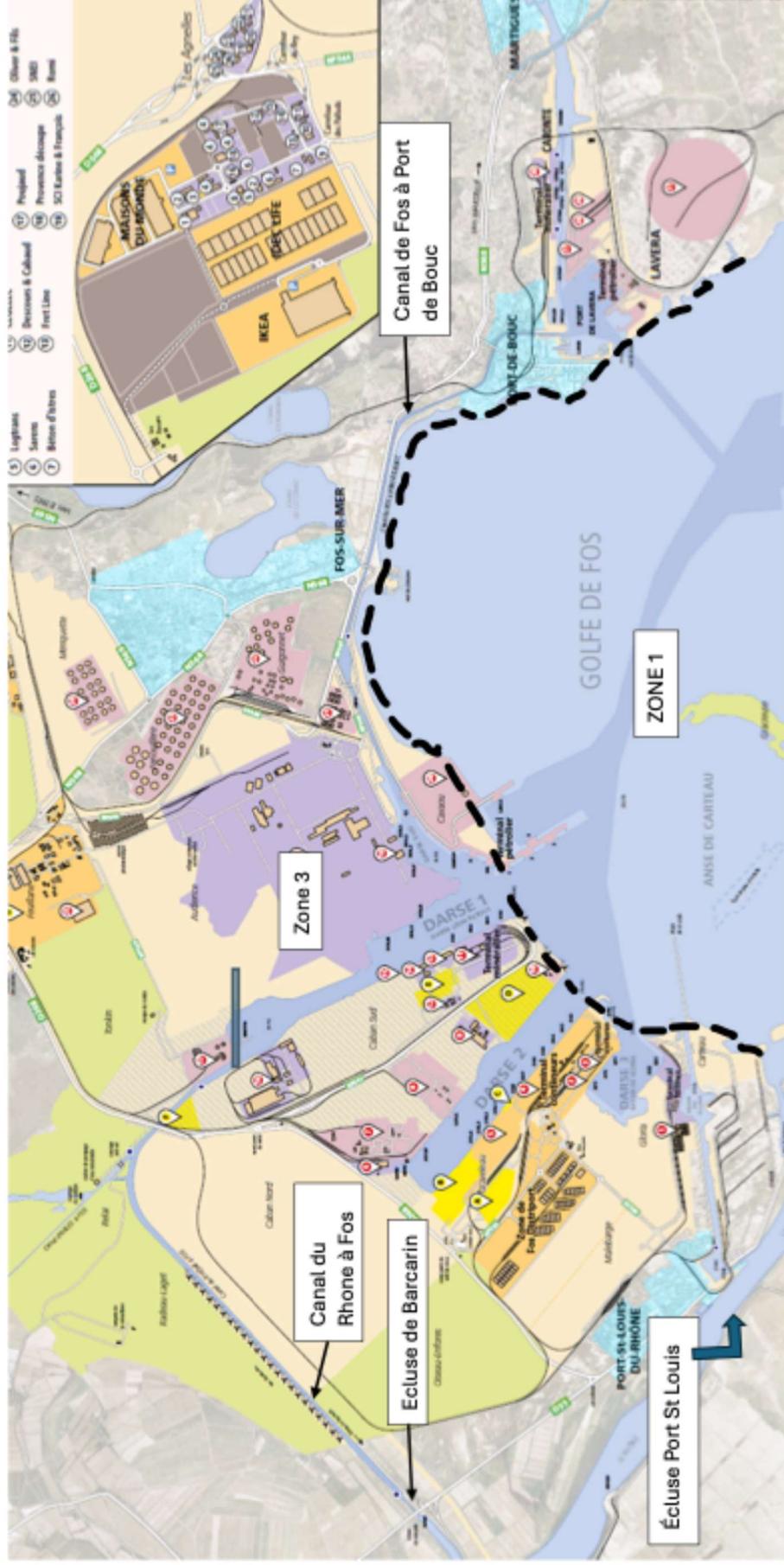
Écluse	Commune	Localisation	Exploitant
Écluse de Barcarin	Port-Saint-Louis-du-Rhône	PK 1,860	CNR

Entrée du canal au PK 316,500 du Rhône



Extrait de l'arrêté préfectoral relatif au pilotage des bateaux, convois et autres engins fluviaux qui effectuent une navigation dans les limites de la station de pilotage de Marseille-Fos

Titre I – Obligation de pilotage Article 1 – Limites de l'obligation de pilotage des bateaux Le pilotage des bateaux, convois et autres engins fluviaux est obligatoire en zone 1 du delta du Rhône définie à l'annexe 1 de l'arrêté du 02 octobre 2018 relatif au classement des zones de navigation des bateaux de commerce, des bateaux de plaisance et engins flottants et aux compléments ou allègements des prescriptions techniques applicables sur certaines de ces zones de navigation. Périmètre de la zone 1 du delta du Rhône





Légende

Rhône		Voie d'eau concernée		Gabarit CEMT			
Lyon - Arles		Lignes géographiques		Lignes géographiques			
Distance (en km)	Hauteur libre (en m.)	Mouillage «cible» (en m.)					
263 km ± 6,30 m ± 3,00 m	12 écl. L : 190 m l : 12 m	Nombre d'écluses Long. utile des ouvrages (en m.)	Larg. utile des ouvrages (en m.)				
Gabarits et dimensions des bateaux							
Gabarit (CEMT)	Longueur (en m.)	Largeur (en m.)	Enfoncement (en m.)	Tirant d'air (en m.)	Tonnage (en t.)	Symbolisation voie d'eau carte	
						VNF	Non VNF
0*	-	-	-	-	-		
1	38,50	5,05	1,8 - 2,2	4	250 - 400		
2	50 - 55	6,6	2,5	4 - 5	400 - 650		
3	67 - 80	8,2	2,5	4 - 5	650 - 1 000		
4	80 - 85	9,5	2,5 - 4,5	5,25 - 7	1 000 - 1 500		
5	95 - 185	11,4	2,5 - 4,5	5,25 - 9,1	1 500 - 3 200		
6	95 - 200	22,8 - 34,2	2,5 - 4,5	9,1	3 200 - 18 000		
7	195 - 285	34,2	2,5 - 4,5	9,1	14 500 - 27 000		

* Non accessible à la navigation de commerce

- Canal
- Ecluse VNF
- Ecluse non VNF
- Origine de distance confluence / confluence
- Distance confluence / confluence
- Limite de pas de 10 km
- Longueur de voie d'eau
- Hauteur libre, mouillage
- Voie d'eau non navigable
- Limite du bassin de navigation
- Limite Port Autonome
- Préfecture de région
- Préfecture de département
- Arles
- Trièves
- Autre commune
- Frontière
- Limite de région
- Limite de département
- Limite de commune
- Port ou quai de commerce public
- Port ou quai de commerce privé
- Accès ferroviaire
- Collis lourds
- Conteneurs
- Rampe flo-flo
- Terminal relié AP+
- Port de plaisance
- Halte de plaisance
- Ouvrage d'art singulier
- Pont classé monument historique
- Souffrain, tunnel, voûte
- Bassin de virement
- Ligne ferroviaire classique
- Ligne ferroviaire à grande vitesse
- Autoroute
- Route nationale ou département

Dossier pédagogique :

DP1	Emploi du temps du Professeur N°1	P2/38
DP2	Calendrier d'organisation du temps scolaire	P3/38
DP3	Extrait du BO n°11 du 14 mars 2024	P4/38
DP4	Extrait du référentiel du CAP Transport Fluvial	P7 à 9/38
DP5	Extrait du référentiel du Bac Pro Transport Fluvial	P10 à 29/38
DP6	L'évaluation en CCF continué	P30 à 31/38
DP7	Volume horaire de référence correspondant à une durée de 80 semaines d'enseignement, 20 semaines de PFMP et 2 semaines d'examen	P32/38
DP8	Progression pédagogique du module AP de terminale	P33/38
DP9	Fiche didactique « Construction d'une séquence pédagogique »	P34 à 35/38
DP10	Extrait du Référentiel des compétences des métiers du professorat.	P36 à 38

DP1 - Emploi du temps du Professeur N°1

LPO LYCEE DES METIERS

		PROFESSEUR 1				
		lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi
8H30						
9H25					TRAVAUX PROFESSIONNELS [1TF Gr1] Bateau « Magellaan »	
10H20						
10H40						
11H35				PROJET [T TF] Salle C23		
12H30						
13h25						
13H50					CO-INTERVENTION MATH-SC. PHY [1TF Gr1] Salle C23	
14h45						CO-INTERVENTION FRANCAIS [1TF Gr1] Salle C23
15H40						
15H55						
16H50			TRAVAUX PROFESSIONNELS [1TF Gr1] Bateau « Magellaan »	TRAVAUX PROFESSIONNELS [T TF Gr2] Salle C34 et simulateur		
17H45				SOUTIEN AU PARCOURS [T TF] Salle C51		

DP2 - Calendrier d'organisation du temps scolaire

MOIS	Septembre			Octobre			Novembre			Décembre			Janvier			Février			Mars			Avril			Mai			Juin			Juillet																							
	36	37	38	39	40	41	42	43	44	Inscriptions bac			45	46	47	48	49	50	51	52	1	2	3	4	Parcoursup			5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	AFFELNET			20	21	22	23	24	25	26	27	28
Semaine	Eff	ect	if	24	24	24																																																
2 CAPTF	24																																																					
2 BCP TF	24																																																					
1 BCP TF	24																																																					
T CAP TF	22																																																					
T BCP TF	24																																																					
Semaines	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36																		

- PFMP secondes
- PFMP premières
- PFMP terminales
- Epreuves ponctuelles
- Voyage

[Retour au Bulletin officiel n° 11 du 14 mars 2024](#)



Enseignements secondaire et supérieur

- [A. L'année de terminale professionnelle](#)
- [B. L'accompagnement à l'orientation et la construction du projet de l'élève](#)
- [C. Le processus d'accès à chacun des deux parcours](#)
- [D. Le parcours de préparation à la poursuite d'études supérieures](#)
- [E. Le parcours de préparation à l'insertion professionnelle](#)
 - [La préparation du parcours](#)
 - [Pendant la PFMP](#)
 - [Après la PFMP](#)

Baccalauréat professionnel

Parcours de préparation à l'insertion professionnelle et à la poursuite d'études supérieures en classe de terminale de baccalauréat professionnel

NOR : MENE2404141N

Note de service du 4-3-2024

MENJ - Dgesco A2-2

Texte adressé aux recteurs et rectrices d'académie ; aux vice-recteurs et à la vice-rectrice ; aux déléguées et délégués de région académique à la formation professionnelle initiale et continue ; aux inspecteurs et inspectrices de l'éducation nationale

La classe de terminale de baccalauréat professionnel est réorganisée à compter de la rentrée scolaire 2024 sur le fondement de l'arrêté du 22 janvier 2024 modifiant l'arrêté du 21 novembre 2018 relatif aux enseignements dispensés dans les formations sous statut scolaire préparant au baccalauréat professionnel. L'arrêté modifie par ailleurs la grille horaire de l'ensemble du cursus pour les élèves sous statut scolaire des établissements publics et privés sous contrat.

L'objectif est de :

- renforcer l'employabilité de ceux qui souhaitent s'insérer directement après le baccalauréat, et ainsi améliorer les taux d'accès à l'emploi post-diplomation ;
- mieux préparer ceux qui souhaitent poursuivre leurs études et améliorer leur réussite.

Afin d'atteindre ces objectifs, un parcours différencié est proposé aux élèves en fin d'année scolaire de terminale professionnelle :

- un parcours de préparation à l'insertion professionnelle ;
- un parcours de préparation à la poursuite d'études dans l'enseignement supérieur.

Cette note de service a pour but de préciser l'objet, les attendus et l'organisation de ces parcours pour les équipes des établissements et leurs élèves.

A. L'année de terminale professionnelle

À compter de la rentrée scolaire 2024, pour les élèves en formation sous statut scolaire dans les établissements publics et privés sous contrat, l'année de terminale est composée de différents temps couvrant trente-quatre semaines de formation auxquelles s'ajoutent deux semaines d'examen :

- septembre à mi-mai, un tronc commun avec :
 - vingt-deux semaines de cours d'enseignements général et professionnel ;
 - six semaines de périodes de formation en milieu professionnel (PFMP) obligatoires pour la certification ;
- mi-mai à début juillet, un parcours différencié de six semaines qui n'entre pas dans le cadre des évaluations certificatives :
 - parcours de préparation à l'insertion professionnelle : il poursuit l'objectif d'un renforcement des liens entre formation et emploi par l'accroissement de la professionnalisation et l'amélioration de l'insertion professionnelle des élèves. Il vise à mieux accompagner les élèves dans leur projet professionnel en allant au-delà du diplôme pour faciliter cette transition complexe entre la formation et l'emploi ;
 - parcours de préparation à la poursuite d'études supérieures : l'objectif est de favoriser la poursuite et la réussite d'études supérieures après le baccalauréat. Les études supérieures comprennent les formations préparant aux diplômes à compter du niveau 5 (BTS), y compris lorsqu'elles sont suivies en apprentissage.

Le livret scolaire du lycée professionnel (LSL) intègre à compter de l'année scolaire 2024-2025 une rubrique consacrée aux deux parcours de préparation « post-baccalauréat », qui permettra d'y consigner une appréciation sur le parcours des élèves.

Les épreuves du baccalauréat se déroulent en plusieurs temps :

- une première période d'examens au mois de mai, au terme du tronc commun, avec les épreuves ponctuelles d'enseignement général et d'enseignement professionnel, à l'exception de l'épreuve de prévention-santé-environnement (PSE) et de l'oral de projet.
Les épreuves en CCF pourront être organisées jusqu'à cette première période des épreuves ponctuelles en mai.
- une deuxième période d'examens située à la fin du mois de juin, intégré dans les six semaines de parcours différencié (de préparation à l'insertion professionnelle ou de préparation à la poursuite d'études supérieures), avec les épreuves ponctuelles de PSE et d'oral de projet.

Cette deuxième période d'épreuves sera précédée dans la mesure du possible d'un temps de regroupement, d'au plus quelques jours, de tous les élèves concernés au sein de l'établissement pour finaliser la préparation de l'épreuve de PSE et de l'oral de projet.

Le choix entre les parcours de préparation à l'insertion dans l'emploi et à la poursuite d'études dans l'enseignement supérieur, qui se concrétise en année terminale, s'inscrit dans le cadre d'un accompagnement continu, depuis la classe de seconde, de la construction des projets de l'élève.

Le suivi effectif et l'assiduité du parcours choisi par l'élève ou sa famille s'il est mineur sont obligatoires et constituent des facteurs clés d'atteinte des objectifs de cette période de préparation à l'après-baccalauréat.

DP4 - Extrait du référentiel CAP Transport Fluvial

Certificat d'aptitude professionnelle spécialité transport fluvial

PRÉSENTATION DU DIPLÔME

Le ou la titulaire de la spécialité transport fluvial du certificat d'aptitude professionnelle est amené à exercer son activité à bord d'une unité de transport fluvial qui effectue des déplacements, des transports fluviaux nationaux et/ou internationaux de biens, de personnes ou de marchandises. Il ou elle est qualifié pour assister le conducteur dans les manœuvres, la maintenance et l'exploitation d'un bâtiment fluvial dans le cadre des opérations de navigation et de transport.

Travaillant généralement au sein d'une équipe, il ou elle est en relation avec des clients, les services internes. Il ou elle communique à l'oral et à l'écrit en français et dans une autre langue de l'Union européenne.

II.2.1.4. Tableau des pôles et des activités professionnelles

Pôle	Activités professionnelles
1 - Navigation et exploitation du bâtiment	A1 - Préparation du bâtiment à faire route
	A2 - Participation à l'exploitation du bâtiment
	A3 - Participation à la conduite et aux manœuvres du bâtiment
	A4 - Communication avec son environnement
	A5 - Intervention lors de situations d'urgence
2 - Entretien et maintenance du bâtiment	A6 - Entretien du bâtiment
	A7 - Participation aux opérations de maintenance périodique
	A8 - Participation aux opérations de dépannage et de réparation
3 - Prise en charge de la marchandise et des passagers	A9 - Participation aux opérations de chargement/déchargement des marchandises
	A10 - Participation aux opérations d'embarquement/débarquement des passagers

ANNEXE V
Périodes de formation en milieu professionnel
Certificat d'aptitude professionnelle spécialité Transport Fluvial

La période de formation en milieu professionnel se déroule dans une ou plusieurs entreprises définies par le référentiel des activités professionnelles accueillant des professionnel(le)s qualifié(e)s.

Ces entreprises d'accueil répondent aux exigences de la formation de tout candidat aux épreuves du Certificat d'Aptitude Professionnelle transport fluvial.

Le tuteur ou le maître d'apprentissage contribue à la formation en parfaite collaboration avec l'équipe pédagogique du centre de formation. Il veille à assurer la complémentarité des savoirs et des savoirs faire entre l'organisme de formation et l'entreprise d'accueil.

1 – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1.1 Objectifs de formation en milieu professionnel

La formation en milieu professionnel est une phase déterminante menant au diplôme. L'élève, l'apprenti ou le stagiaire de formation continue doit participer aux activités de l'entreprise et réaliser des tâches sous la responsabilité du tuteur ou du maître d'apprentissage.

L'élève, pendant la période de formation en milieu professionnel (PFMP), l'apprenti ou le stagiaire de formation continue :

- conforte et met en œuvre ses compétences en les adaptant au contexte professionnel ;
- développe de nouvelles compétences.

La formation en milieu professionnel a pour objectifs de :

- découvrir une entreprise dans son fonctionnement avec la diversité de ses activités ;
- s'adapter à différentes situations professionnelles ;
- participer à la préparation et la réalisation d'une mission de transport ;
- réaliser les manœuvres inhérentes à la prise en charge des passagers et des marchandises ;
- participer aux activités d'entretien et de maintenance à bord d'une unité de transport fluvial.

2 – ORGANISATION DANS LES DIFFÉRENTES VOIES

2.1 Voie scolaire

► *Répartition des périodes et structures d'accueil :*

La durée des périodes de formation en milieu professionnel est de 12 semaines.

Sur les deux années de formation, cette PFMP se décompose en 2 phases :

- 10 semaines permettant d'effectuer des activités relevant d'opérations de transport fluvial, de maintenance et d'activités annexes à bord de l'unité de transport fluvial.
Il est souhaitable que ces dix semaines soient réalisées alternativement en transport de marchandises et en transport de passagers.
- 2 semaines réservées :
 - aux manœuvres en situations professionnelles d'une unité de transport fluvial,
 - à l'utilisation des moyens de manutention à bord.

Les PFMP sont réparties sous la responsabilité du chef d'établissement sur les deux années du cycle de formation, dans le respect des dispositions de l'arrêté du 21 novembre 2018 relatif à l'organisation et aux enseignements dispensés dans les formations sous statut scolaire préparant au certificat d'aptitude professionnelle et de son annexe.

Les lieux d'accueil des PFMP doivent permettre au cours de la formation le développement des compétences du référentiel.

► *Accompagnement et suivi pédagogiques :*

La recherche et le choix des entreprises d'accueil relèvent de la responsabilité de l'ensemble de l'équipe pédagogique de l'établissement de formation comme le précise la circulaire n° 2016-053 du 29-3-2016 (BOEN du 31-3-2016). L'intérêt que porteront les professeurs à l'entreprise et au rôle du tuteur permettra d'assurer la continuité de la formation. Le professeur négociera avec le tuteur les tâches qui seront confiées à l'élève durant son immersion et qui devront correspondre aux compétences à développer en entreprise.

Chaque période fait l'objet d'un bilan individuel établi conjointement par le tuteur, l'équipe pédagogique et l'élève. Ce bilan indique l'inventaire, l'évaluation des tâches et activités confiées ainsi que les performances réalisées pour chacune des compétences prévues.

► *Cadre juridique :*

L'organisation de la période de formation doit faire l'objet obligatoirement d'une convention entre le chef de l'entreprise accueillant les élèves et le chef de l'établissement scolaire, conformément à la convention type relative à la formation en milieu professionnel des élèves de lycée professionnel définie en annexe de la circulaire n° 2016-053 du 29-3-2016 (BOEN du 31-3-2016). L'annexe pédagogique précise les tâches qui seront confiées à l'élève. Le cadre réglementaire des stages et périodes de formation en milieu professionnel est fixé dans le code de l'éducation chapitre IV, art. D. 124-1 à D. 124.9

Pendant les périodes de formation en milieu professionnel, l'élève a obligatoirement la qualité d'élève stagiaire et non de salarié. L'élève reste sous la responsabilité pédagogique de l'enseignant référent. Une attestation de PFMP est délivrée par l'organisme d'accueil à tout élève. Cette attestation mentionne la durée effective totale de la période.

II.2.1.4. Tableau des pôles et des activités professionnelles

Pôle	Activités professionnelles
1 - Navigation et exploitation	A1 : Planification du voyage et préparation du bâtiment à faire route
	A2 : Gestion de l'équipage et exploitation du bâtiment
	A3 : Navigation et manœuvre du bâtiment
	A4 : Communication avec son environnement
	A5 : Intervention lors de situations d'urgence
	A6 : Participation à la gestion commerciale et financière de l'entreprise
2 - Entretien et maintenance du bâtiment	A7 : Entretien du bâtiment
	A8 : Maintenance préventive des équipements à bord
	A9 : Dépannage et réparation
3 - Prise en charge de la marchandise et des passagers	A10 : Organisation, réalisation et contrôle du chargement/déchargement
	A11 : Organisation, réalisation et contrôle de l'embarquement/débarquement des passagers

II.2.2. Définition des activités professionnelles

Chaque activité professionnelle est décrite de la manière suivante :

- un intitulé et identifiant (A1, A2, etc.) permettant de repérer l'activité,
- un ensemble de tâches élémentaires permettant de décrire les différentes étapes nécessaires à la réalisation de l'activité,
- des conditions d'exercice qui décrivent le contexte en termes de moyens et ressources à disposition, autonomie et résultats attendus.

Les niveaux d'autonomie sont spécifiés sous forme d'une autonomie partielle (la tâche est réalisée sous la supervision d'un supérieur hiérarchique) ou totale (la tâche est réalisée en totale autonomie et le supérieur hiérarchique n'intervient que lors du contrôle des résultats attendus).

Pôle 1 : NAVIGATION ET EXPLOITATION

A1 - Planification du voyage et préparation du bâtiment à faire route

Tâches associées :

T1 : Collecter les informations

T2 : Planifier le transport

T3 : Préparer le bâtiment

Moyens et ressources :

- Le bâtiment, son équipement, sa documentation et son équipage
- Les différents services de l'entreprise, de l'entreprise cliente, les acteurs externes
- La réglementation du transport fluvial, les avis et règlements relatifs à la voie d'eau
- Les outils de communication, de cartographie, d'informations nautiques
- Les outils de recherche et d'élaboration d'itinéraires

Autonomie :

- Totale

Résultats attendus :

- Les caractéristiques de la cargaison et du bâtiment sont identifiées.
- Les informations recueillies permettent de déterminer le mouillage disponible et prévisionnel.
- Toutes les informations nécessaires à la réalisation du transport sont collectées et exploitées.
- L'itinéraire est planifié de manière écoresponsable en tenant compte des caractéristiques des voies navigables, de leurs infrastructures, du bâtiment et de son chargement.
- Les cartes et plans, les avis à la batellerie/aux navigateurs et autres publications sont utilisés.
- Les informations fournies par des sources d'informations nautiques et les règles spécifiques applicables aux voies d'eau intérieures à caractère maritime sont utilisées.
- Les marées et les conditions et prévisions météorologiques relatives aux marées avant de larguer les amarres et pendant la navigation sont respectées.
- L'ensemble des documents réglementaires ou nécessaires au transport à réaliser (relatifs au bâtiment, son chargement, son équipage) est présent à bord et en cours de validité.
- Le nombre et les qualifications des membres d'équipage, l'organisation à bord, sont déterminés en fonction des contraintes réglementaires.
- La durée du voyage est estimée en fonction des caractéristiques du bâtiment, de celles de la voie d'eau, des temps de navigation, de la réglementation, des escales et perturbations prévisibles sur l'itinéraire.
- La quantité de carburant, d'eau potable, de nourriture et l'ensemble des consommables nécessaires au transport sont estimés.
- L'état des stocks permet de prévoir les quantités à avitailler en fonction des besoins.
- Les exigences spécifiques relatives aux types de cargaisons transportées ou à celles des passagers sont respectées.
- Les organes de propulsion et de manœuvre sont vérifiés.
- Les éléments qui concourent à la sécurité et/ou nécessaires au transport à effectuer ainsi que l'ensemble du gréement sont mis en place.

Conditions d'exercice

Pôle 1 : NAVIGATION ET EXPLOITATION

A2 - Gestion de l'équipage et exploitation du bâtiment

Tâches associées :

T1 : S'assurer que le bâtiment et son équipage sont prêts pour la mission de transport

T2 : Organiser les activités à bord

T3 : Restituer le bâtiment et assurer le traitement des déchets

T4 : Gérer les ressources humaines

Moyens et ressources :

- Le bâtiment, son équipement, sa documentation et son équipage
- Les différents services de l'entreprise, de l'entreprise cliente, les acteurs externes
- La réglementation du transport fluvial, les avis et règlements relatifs à la voie d'eau
- Les outils de communication, de cartographie, d'informations nautiques
- Les outils de recherche et d'élaboration d'itinéraires
- Le code du travail

Autonomie :

- Totale

Résultats attendus :

- Le bâtiment est paré pour le départ ; ses caractéristiques, son chargement, sont compatibles avec les conditions sur l'itinéraire conformément à la planification effectuée.
- Les méthodes de construction navale des bâtiments, leurs configurations et leurs comportements dans l'eau, notamment en ce qui concerne la stabilité et la solidité sont identifiés.
- Les éléments constitutifs essentiels du bâtiment sont identifiés et permettent de prévenir ou d'analyser d'éventuels dommages ou dysfonctionnements.
- Les exigences techniques applicables à la navigation intérieure sont respectées.
- Les fonctionnalités de l'équipement du bâtiment sont vérifiées.
- Un accès sûr au bâtiment est mis en place.
- L'équipage présent à bord est sélectionné en nombre et en qualifications conformément aux prescriptions applicables.
- L'organisation à bord respecte les règles relatives au temps de travail et de repos.
- Le suivi individuel des membres d'équipage en ce qui concerne les tâches à bord est assuré.
- La réglementation sociale nationale, européenne et internationale est respectée.
- L'esprit d'équipe est promu et un environnement de travail agréable, convivial est recherché.
- Les règles en vigueur en matière d'abus d'alcool et de substances illicites sont communiquées à l'équipage et appliquées, y compris les conséquences en cas de non-observation.
- Les documents obligatoires ou nécessaires à son exploitation sont présents, valides et renseignés.
- L'état des stocks est effectué. Si nécessaire, les avitaillements sont effectués dans le respect de la réglementation et de l'environnement.
- La réglementation relative à la protection de l'environnement est mise en œuvre. Les précautions nécessaires sont prises pour éviter toute atteinte à l'environnement et les équipements appropriés sont utilisés.
- L'équipage est formé à l'élimination durable des déchets et le bon déroulement en est assuré.
- Le bâtiment est amarré à l'emplacement prévu, dans les délais impartis et reconditionné pour effectuer un nouveau transport.
- Le plan de formation continue du personnel est établi et suivi.
- Les tableaux de bord sociaux sont mis à jour régulièrement.

Conditions d'exercice

Pôle 1 : NAVIGATION ET EXPLOITATION

A3 - Navigation et manœuvre du bâtiment

Tâches associées :

T1 : Conduire le bâtiment

T2 : Utiliser l'appareil radar et les instruments de navigation

T3 : Réaliser et superviser les manœuvres de pont

Moyens et ressources :

- Le bâtiment, son équipement, sa documentation et son équipage
- Les différents services de l'entreprise, de l'entreprise cliente
- Les acteurs externes
- La réglementation du transport fluvial
- Les avis et règlements relatifs à la voie d'eau
- Les outils de communication, de cartographie, d'informations nautiques
- Les outils de recherche et d'élaboration d'itinéraires

Autonomie :

- Totale

Résultats attendus :

- La navigation est réalisée avec précaution, dans le respect des règles de navigation ; elle prend en compte les caractéristiques des différents types d'ouvrages rencontrés au cours du trajet.
- Les dispositions générales, les signaux, les panneaux et le système de marquage relatifs à la navigation sont respectés.
- Les règles selon SIGNI (Signalisation des voies de navigation intérieure) et l'AISM (association internationale de signalisation maritime) ou d'autres systèmes locaux de marquage et de signalisation sont suivies.
- Les différents types de bâtiments sont identifiés.
- La conduite est économe en énergie et les perturbations prévisibles sur l'itinéraire sont anticipées.
- Le bâtiment, ses équipements sont utilisés en prenant en compte les aspects économiques et écologiques, les perturbations prévisibles sur l'itinéraire, afin d'allier efficacité et respect de l'environnement, des personnes et des biens.
- La navigation et les manœuvres sont réalisées en tenant compte des caractéristiques géographiques, hydrologiques, météorologiques et morphologiques des principales voies d'eau intérieures.
- Les effets du courant, des vagues, des remous, du vent, sont pris en compte, ainsi que ceux entre le bâtiment et la berge (effet de berge, effet de canal, de succion) ou les effets provoqués par les autres bâtiments.
- La conduite et les manœuvres sont maîtrisées également lorsque la densité du trafic est élevée ou lorsque la présence de bâtiments à proximité nécessite des connaissances de base de l'ADN.
- Les systèmes de propulsion, de manœuvre ainsi que les systèmes de communication et d'alarme appropriés sont utilisés.
- Les aides électroniques à la navigation sont utilisées ainsi que les instruments de surveillance du trafic.
- Les installations pour la navigation, notamment dans des conditions de visibilité réduite, sont utilisées.
- L'affichage radar est correctement interprété, les informations fournies sont analysées.
- Les interférences émanant du bâtiment, de l'environnement ou d'autres installations sont identifiées et réduites le cas échéant.
- Les règles relatives à l'utilisation du radar sont appliquées.

Conditions d'exercice

Pôle 1 : NAVIGATION ET EXPLOITATION

A4 - Communication avec son environnement

Tâches associées :

T1 : Utiliser les systèmes d'information et de communication

T2 : Exploiter les informations et rendre compte

T3 : Former l'équipage aux systèmes d'information et de communication

Moyens et ressources :

- Le bâtiment, son équipement, sa documentation et son équipage
- Les différents services de l'entreprise et de l'entreprise cliente
- Les acteurs externes
- La réglementation du transport fluvial, les avis et règlements relatifs à la voie d'eau
- Les outils de communication, de cartographie, d'informations nautiques

Autonomie :

- Totale

Résultats attendus :

- Les moyens de communication (notamment VHF) et d'information sont utilisés conformément à la réglementation.
- La communication à bord ou vers les différents acteurs de la voie d'eau utilise des termes techniques pertinents.
- L'information transmise est pertinente, précise et argumentée. Toutes les anomalies, les incidents et aléas sont signalés en respectant les procédures prévues par la réglementation et/ou celle de l'entreprise.
- La communication est adaptée à la situation et aux interlocuteurs et véhicule une image positive de l'entreprise.
- Les informations se rapportant à la sécurité à bord ainsi qu'aux questions technico-nautiques sont collectées, évaluées, utilisées.
- Le recueil et la gestion des données personnelles sont effectués dans le respect de la législation relative à la protection des données.
- Les équipages sont formés à l'utilisation des systèmes d'information et de communication.

Conditions d'exercice

Pôle 1 : NAVIGATION ET EXPLOITATION

A5 - Intervention lors de situations d'urgence

Tâches associées :

T1 : Identifier et prévenir les risques majeurs

T2 : Former le personnel à la prévention des risques et à la gestion des situations d'urgence

T3 : Mettre en œuvre les moyens de lutte contre les risques majeurs

Moyens et ressources :

- Le bâtiment, son équipement, sa documentation et son équipage
- Les différents services de l'entreprise, les acteurs externes
- Le registre de sécurité, la réglementation
- La documentation technique et les notices d'utilisation

Autonomie : Totale

Résultats attendus :

- Les risques majeurs sont identifiés : risques relatifs à l'incendie, aux voies d'eau, aux chutes et notamment les chutes à l'eau, aux avaries et défaillance de matériels, aux risques électriques.
- Des plans de sauvetage pour différents types de situations d'urgence sont établis.
- Le respect des prescriptions de sécurité pour toutes les procédures de travail, par la mise en œuvre de mesures de sécurité pertinentes, permet d'éviter les accidents.
- Les registres de sécurité sont renseignés.
- Les consignes nécessaires sont données concernant la prévention des incendies, les équipements de protection individuelle, les procédures, le matériel de lutte contre l'incendie et l'utilisation possible de ce matériel en cas d'urgence.
- La gestion préventive des crises (comportement dans les situations d'urgence, par exemple en cas d'incendie, voie d'eau, fuite, explosion, abordage, chute par-dessus bord ou évacuation) est assurée par la mise en œuvre régulière d'exercices.
- La législation nationale et internationale est appliquée et les mesures appropriées pour la protection de la santé et la prévention des accidents sont prises.
- L'assistance aux personnes handicapées et personnes à mobilité réduite est organisée.
- Les membres d'équipage sont formés aux méthodes de prévention des incendies, d'identification de la source d'incendie et de lutte contre l'incendie, en fonction de leurs rôles à bord.
- Les membres d'équipage sont formés à l'utilisation du matériel de sauvetage.
- Les consignes concernant les plans de sauvetage, les voies de repli et les systèmes de communication interne et d'alarme sont données.
- Les éléments constitutifs d'un incendie et les sources d'inflammation sont identifiés.
- Les différents types d'extincteurs sont employés conformément à leurs usages.
- Les mesures prises assurent l'étanchéité à l'eau du bâtiment.
- Les moyens mis en œuvre limitent le risque de chute à l'eau et ses conséquences.
- Les moyens de sauvetage collectifs et individuels sont contrôlés, prêts à l'emploi et utilisés conformément aux procédures.
- Le fonctionnement des systèmes d'alarme et de communication d'urgence est maîtrisé, les voies de repli sont identifiées et utilisables.
- Les mesures appropriées sont prises pour éviter ou limiter les dégâts en cas de risque d'abordage imminent.
- Les mesures appropriées sont prises et les dégâts évalués si l'abordage n'a pu être évité.
- L'échouage du bâtiment permet d'éviter des dommages plus importants.
- Le bâtiment échoué est remis à flot avec ou sans assistance.
- Le rapport d'avarie, d'incident ou d'accident est établi.

Conditions d'exercice

Pôle 2 : Entretien et maintenance du bâtiment

A7 - Entretien du bâtiment

Tâches associées :

T1 : Planifier et organiser l'entretien du bâtiment

T2 : Contrôler les opérations d'entretien

Moyens et ressources :

- L'outillage, les produits, les accessoires
- Les équipements de protection
- La hiérarchie, l'équipage, la démarche qualité de l'entreprise
- Les fiches de données de sécurité, protocoles sécurité, documents techniques, règlements

Autonomie :

- Totale

Résultats attendus :

- L'entretien général du bâtiment est planifié et suivi.
- Les instructions et consignes de sécurité au travail et de prévention des accidents sont données.
- Les consignes données permettent la réalisation en autonomie des travaux d'entretien par les membres d'équipage.
- La communication est basée sur l'utilisation de termes techniques pertinents.
- Les travaux d'entretien sont exécutés de manière économique et efficace en tenant compte des exigences légales applicables, des fiches de données de sécurité et des règles internes à l'entreprise.
- Les procédures d'entretien des locaux de vie et locaux techniques sont suivies dans le respect des règles.
- Les matériels et outils adéquats sont utilisés pour les opérations d'entretien.
- L'équipage est supervisé lors des opérations d'entretien et les mesures de protection de la santé et de l'environnement sont prises.
- Les opérations d'entretien sont contrôlées.
- La documentation technique du bâtiment et les registres d'entretien sont tenus à jour.
- Les déchets sont éliminés d'une manière respectueuse de l'environnement, conformément aux exigences de la réglementation en vigueur, notamment la CDNI.
- Les stocks de consommables sont gérés.

Conditions d'exercice

Pôle 3 - Prise en charge de la marchandise et des passagers

A10 - Organisation, réalisation et contrôle du chargement/déchargement

Tâches associées :

T1 : Préparer le bâtiment au chargement/déchargement.

T2 : Procéder au chargement/déchargement

T3 : Contrôler le chargement/déchargement, renseigner les documents.

Moyens et ressources :

- Le bâtiment, sa documentation, sa cargaison
- Les outils nécessaires à l'arrimage
- Le certificat de jaugeage et/ou les logiciels nécessaires
- Les équipements de protection individuelle
- L'équipage
- Les différents services de l'entreprise et de l'entreprise cliente, les acteurs externes
- Les règlements nationaux et internationaux

Autonomie : Totale

Résultats attendus :

- Les différents règlements nationaux et internationaux concernant les opérations de chargement, déchargement et de transport de marchandises par voies fluviales sont identifiés.
- Les principes de stabilité, de carène liquide, les instruments et/ou logiciels nécessaires à leur correction sont mis en œuvre.
- La stabilité du bâtiment est assurée et son assiette est déterminée. Des diagrammes de contraintes et des appareils de calcul sont utilisés.
- Les limites opérationnelles et de conception des bâtiments transportant des cargaisons sèches et des bateaux-citernes sont identifiées.
- Un plan de chargement/déchargement qui tient compte des tensions et forces appliquées sur la coque est réalisé.
- Le système de ballastage est expliqué et son utilisation est maîtrisée.
- La numérotation des cales/citernes est identifiée.
- Les cales sont préparées, nettoyées pour le chargement, les circuits des bateaux-citernes sont préparés pour le chargement/déchargement.
- Le bâtiment est positionné et prêt à être chargé ou déchargé.
- Une communication efficace avec les personnes impliquées dans les procédures de chargement/déchargement est assurée.
- Les opérations de chargement/déchargement sont surveillées.
- Le marquage ADN des marchandises dangereuses est décodé.
- La marchandise est correctement chargée, arrimée et sécurisée en tenant compte du plan de chargement.
- Les moyens nécessaires à l'arrimage et à la sécurisation de la marchandise sont utilisés en tenant compte des mesures de sécurité au travail.
- Les différentes méthodes de détermination de la masse ou de la quantité de la marchandise sèche et liquide sont suivies en utilisant les tableaux de jaugeage et/ou les sondes.
- Les effets d'une manutention ou d'un arrimage mal effectué sont évalués.
- La cargaison est contrôlée et les éventuelles anomalies sont signalées.
- Les déchets sont éliminés d'une manière respectueuse de l'environnement, conformément aux exigences de la réglementation en vigueur.
- Les documents sont renseignés, émargés et restitués conformément aux consignes.
- Le bâtiment est prêt à prendre un nouveau chargement.

Conditions d'exercice

ANNEXE III

Référentiel de compétences Baccalauréat professionnel spécialité Transport fluvial

III.1. DEFINITION DES BLOCS DE COMPETENCES

III.1.1. Liste des compétences

C01	ANALYSER
<ul style="list-style-type: none">• Analyser les éléments relatifs au voyage à effectuer• Analyser les risques• Analyser les documents techniques relatifs à la maintenance et à l'entretien	
C02	ORGANISER
<ul style="list-style-type: none">• Organiser le voyage et les activités à bord• Organiser les avitaillement/approvisionnements• Organiser les interventions lors de situations d'urgence• Organiser l'entretien, la maintenance, le dépannage et la réparation• Organiser les opérations de chargement/déchargement, d'embarquement/débarquement	
C03	TRANSPORTER DES PASSAGERS
<ul style="list-style-type: none">• Réaliser les opérations d'embarquement/débarquement• Réaliser le transport des passagers• Assurer la sécurité des passagers	
C04	TRANSPORTER DES MARCHANDISES
<ul style="list-style-type: none">• Réaliser les opérations de chargement/déchargement• Réaliser le transport des marchandises	
C05	CONTRÔLER
<ul style="list-style-type: none">• Contrôler le bâtiment, son équipement, sa documentation et son équipage• Contrôler les opérations d'entretien, de maintenance, de dépannage et de réparation• Contrôler les opérations de chargement/déchargement, embarquement/débarquement	
C06	PROTÉGER
<ul style="list-style-type: none">• Protéger les biens, les personnes et l'environnement	
C07	CONDUIRE ET MANOEUVRER
<ul style="list-style-type: none">• Conduire de manière écoresponsable• Superviser, réaliser les manœuvres de pont	
C08	MAINTENIR
<ul style="list-style-type: none">• Entretien, maintenir, dépanner, réparer	
C09	RESTITUER
<ul style="list-style-type: none">• Restituer le bâtiment, le matériel, les équipements à l'issue de la mission• Renseigner et transmettre les documents	
C10	COMMUNIQUER
<ul style="list-style-type: none">• Communiquer conformément à la réglementation• Communiquer avec son environnement en utilisant le vocabulaire adapté	
C11	GÉRER
<ul style="list-style-type: none">• Participer à la gestion commerciale• Participer à la gestion financière• Participer à la gestion du personnel	

III.1.2. Blocs de compétences

		C01 Analyser	C02 Organiser	C03 Transporter des passagers	C04 Transporter des marchandises	C05 Contrôler	C06 Protéger	C07 Conduire et manœuvrer	C08 Maintenir	C09 Restituer	C-10 Communiquer	C-11 Gérer
Naviguer et exploiter	A1	X	X									
	A2	X	X			X	X			X	X	X
	A3						X	X		X	X	
	A4										X	
	A5	X	X				X				X	
	A6											X
Entretien et maintenir le bâtiment	A7	X	X			X			X		X	
	A8	X	X			X			X		X	
	A9	X	X			X			X		X	
Prendre en charge de la marchandise et des passagers	A10	X	X		X	X	X			X	X	
	A11	X	X	X		X	X			X	X	

Unités certificatives

U2	X	X						X			X	X
U31						X			X			
U32			X	X			X			X		

III.2. DEFINITION DES COMPÉTENCES ET CONNAISSANCES ASSOCIÉES

Les compétences sont définies à l'aide de tableaux qui rappellent les principales activités professionnelles mobilisant la compétence et précisent ensuite les principales connaissances qui lui sont associées et les critères qui permettent de l'évaluer au travers des dimensions savoir, savoir-faire et savoir-être.

Chaque compétence mobilise des connaissances. Pour chaque connaissance, un niveau taxonomique est indiqué permettant de préciser les limites de connaissances associées.

Les niveaux taxonomiques utilisent une échelle à quatre niveaux :

- niveau 1 : niveau d'information
- niveau 2 : niveau d'expression
- niveau 3 : niveau de la maîtrise d'outils
- niveau 4 : niveau de maîtrise méthodologique

C01	ANALYSER	
<ul style="list-style-type: none"> - Analyser les éléments relatifs au voyage à effectuer - Analyser les risques - Analyser les documents techniques relatifs à la maintenance et à l'entretien 		
<i>Principales activités mettant en œuvre la compétence :</i>		
A1	Planification du voyage et préparation du bâtiment à faire route	
A2	Gestion de l'équipage et exploitation du bâtiment	
A5	Intervention lors de situations d'urgence	
A7	Entretien du bâtiment	
A8	Maintenance préventive des équipements à bord	
A9	Dépannage et réparation	
A10	Organisation, réalisation et contrôle du chargement/déchargement	
A11	Organisation, réalisation et contrôle de l'embarquement/débarquement des passagers	
Connaissances associées (et niveaux taxonomiques)		Niveau
Les caractéristiques et la géographie des voies navigables		3
Les effets des conditions climatiques sur la navigation et les systèmes d'information et d'alerte associés		3
Les caractéristiques du bâtiment		3
La construction des différents types de bâtiments, les équipements, les prescriptions et documentations techniques		2
La réglementation relative aux équipages et aux personnels de bord		3
Les documents officiels du bâtiment		3
Critères d'évaluation de la compétence		
<ul style="list-style-type: none"> - Les caractéristiques des voies navigables et les conditions de navigation sont connues. - L'itinéraire et le temps de navigation sont correctement déterminés. - Les caractéristiques du bâtiment sont connues, sa conformité au regard des règlements est vérifiée. - La surveillance et le contrôle du bâtiment, de ses équipements sont réalisés de manière à assurer la sécurité. - L'évaluation des risques est réalisée et intégrée. - La réglementation relative aux équipages et aux personnels de bord est mise en œuvre. - La documentation technique est correctement analysée et utilisée. - Les documents officiels du bâtiment sont connus. Ils sont valides et leur suivi est assuré. 		

C02	ORGANISER	
<ul style="list-style-type: none"> - Organiser le voyage et les activités à bord - Organiser les avitaillements/approvisionnements - Organiser les interventions lors de situations d'urgence - Organiser l'entretien, la maintenance, le dépannage et la réparation - Organiser les opérations de chargement/déchargement, d'embarquement/débarquement 		
<i>Principales activités mettant en œuvre la compétence :</i>		
A1	Planification du voyage et préparation du bâtiment à faire route	
A2	Gestion de l'équipage et exploitation du bâtiment	
A5	Intervention lors de situations d'urgence	
A7	Entretien du bâtiment	
A8	Maintenance préventive des équipements à bord	
A9	Dépannage et réparation	
A10	Organisation, réalisation et contrôle du chargement/déchargement	
A11	Organisation, réalisation et contrôle de l'embarquement/débarquement des passagers	
Connaissances associées (et niveaux taxonomiques)		Niveau
La réglementation administrative relative à l'équipage et à la documentation (livre de bord, livret de service, temps de travail, aptitude médicale...)		3
Les avitaillements en combustible et autres consommables, avitaillement en eau et nourriture		4
Les principes d'une nutrition saine		2
Les différents types de situations d'urgence et les procédures à appliquer		4
Les plans de contrôles de sécurité		3
Les équipements de sauvetage		3
Les préconisations d'entretien et de maintenance		3
Les éléments constitutifs des plans de chargement		4
La démarche qualité de l'entreprise		2
Critères d'évaluation de la compétence		
<ul style="list-style-type: none"> - La réglementation administrative relative à l'équipage est appliquée. La documentation est correctement renseignée. - Les avitaillements, les approvisionnements sont prévus en fonction du voyage à effectuer, ils sont organisés dans le respect des règles de protection de l'environnement. - La formation des membres d'équipage en ce qui concerne les tâches à effectuer à bord est correctement réalisée. - Les plans d'urgence sont établis et sont adaptés au bâtiment, à la situation et aux personnes. - Les opérations d'entretien et de maintenance sont organisées conformément aux préconisations. - Les opérations de chargement/déchargement, d'embarquement débarquement sont correctement organisées. 		

C04	TRANSPORTER DES MARCHANDISES	
	<ul style="list-style-type: none"> - Réaliser les opérations de chargement/déchargement - Réaliser le transport des marchandises 	
	<i>Principales activités mettant en œuvre la compétence</i>	
A10	Organisation, réalisation et contrôle du chargement/déchargement	
	Connaissances associées (et niveaux taxonomiques)	Niveau
	Les effets de l'arrimage de la cargaison pendant que le bâtiment fait route, manœuvre ou est en stationnement, en liaison avec la stabilité	3
	Les effets néfastes éventuels d'une manutention inadéquate de la cargaison	3
	Les réglementations nationales, européennes y compris l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN) et internationales concernant le chargement, le déchargement et les opérations de transport	3
	Les plans de chargement et les données disponibles à bord notamment <i>via</i> l'utilisation de logiciels de chargement et de stabilité et leur mise en œuvre	3
	Les différentes méthodes pour déterminer la masse de la cargaison à bord de bateaux à cargaison sèche, de bateaux-citernes et d'autres bâtiments	3
	La valeur, la fragilité et la protection de la cargaison	3
	Les documents relatifs au transport	3
	Critères d'évaluation de la compétence	
	<ul style="list-style-type: none"> - Les plans de chargement sont réalisés en tenant compte des contraintes techniques et de stabilité. - Les opérations de chargement/déchargement sont correctement réalisées. - La cargaison est arrimée et sécurisée. - Les règlements spécifiques relatifs au transport de la marchandise sont connus et respectés. - La cargaison est correctement quantifiée. - Les documents relatifs au transport sont présents et correctement renseignés. - Les moyens de manutention sont correctement utilisés. 	

C05	CONTRÔLER	
<ul style="list-style-type: none"> - Contrôler le bâtiment, son équipement, sa documentation et son équipage - Contrôler les opérations d'entretien, de maintenance, de dépannage et de réparation - Contrôler les opérations de chargement/déchargement, embarquement/débarquement 		
<i>Principales activités mettant en œuvre la compétence :</i>		
A2	Gestion de l'équipage et exploitation du bâtiment	
A7	Entretien du bâtiment	
A8	Maintenance préventive des équipements à bord	
A9	Dépannage et réparation	
A10	Organisation, réalisation et contrôle du chargement/déchargement	
A11	Organisation, réalisation et contrôle de l'embarquement/débarquement des passagers	
Connaissances associées (et niveaux taxonomiques)		Niveau
La structure et le contenu des exigences techniques applicables et le contenu du certificat du bâtiment		3
La législation sur les contrôles périodiques de l'équipement et les éléments structurels		3
Les caractéristiques de construction, la documentation technique et les équipements obligatoires		2
L'étanchéité à l'eau du bâtiment		3
Les dispositifs de tests électrotechniques du bâtiment		3
La construction et les caractéristiques de fonctionnement des systèmes et équipements électriques de bord en liaison avec les installations à terre		3
La composition et la qualification des équipages		3
Critères d'évaluation de la compétence		
<ul style="list-style-type: none"> - Les documents et certificats sont valides et utilisables, leur suivi est assuré. - Le bâtiment et son équipement sont contrôlés. - L'équipage est conforme à la réglementation, en termes de qualification et de composition. - Les consignes concernant les différentes procédures sont données et suivies. - Les opérations d'entretien, de maintenance, de dépannage et de réparation sont contrôlées. - Les opérations de chargement/déchargement, embarquement/débarquement sont contrôlées. 		

C07	CONDUIRE ET MANOEUVRER	
<ul style="list-style-type: none"> - Conduire de manière écoresponsable - Superviser, réaliser les manœuvres de pont 		
<i>Principales activités mettant en œuvre la compétence :</i>		
A3	Navigation et manœuvre du bâtiment	
Connaissances associées (et niveaux taxonomiques)		Niveau
Les règlements de navigation		3
Les aides à la navigation et les systèmes d'information		3
L'incidence des éléments naturels et des caractéristiques de la voie d'eau, du bâtiment et de son chargement sur sa conduite		4
Les procédures et équipements relatifs aux opérations de mouillage, d'amarrage, de déhalage		3
Les règles de guidage		3
Le matériel et les techniques d'accouplement		3
Les contrôles préliminaires avant le départ		3
Les systèmes de propulsion, de gouverne et de manœuvre et leurs effets sur la manœuvrabilité		4
Les particularités de la navigation sur les zones à caractère fluviomaritime		1
Le fonctionnement et les réglages de l'appareil radar et de l'indicateur de vitesse de giration		2
Les procédures et la réglementation concernant la navigation à l'aide du radar		2
Les prescriptions techniques applicables aux bâtiments utilisant une installation radar de navigation		3
Critères d'évaluation de la compétence		
<ul style="list-style-type: none"> - Les règlements de navigation et informations nautiques sont connus et respectés. - Les règles de franchissements d'ouvrages d'arts sont connues et appliquées. - Les aides à la navigation et systèmes d'information sont utilisés, y compris pour les voies d'eau à caractère maritime. - Les organes de commande de conduite et de propulsion sont connus et correctement utilisés. - Les contrôles avant départ sont effectués. - La conduite écoresponsable du bâtiment est assurée dans le respect des règlements, des autres usagers. - Les manœuvres de pont sont initiées, assurées et supervisées. - Les convois sont correctement accouplés. - La navigation au radar est maîtrisée. - La navigation sur les voies d'eau à caractère maritime est maîtrisée. 		

C09	RESTITUER	
<ul style="list-style-type: none"> - Restituer le bâtiment, le matériel, les équipements à l'issue de la mission - Renseigner et transmettre les documents 		
<i>Principales activités mettant en œuvre la compétence :</i>		
A2	Gestion de l'équipage et exploitation du bâtiment	
A3	Navigation et manœuvre du bâtiment	
A10	Organisation, réalisation et contrôle du chargement/déchargement	
A11	Organisation, réalisation et contrôle de l'embarquement/débarquement des passagers	
Connaissances associées (et niveaux taxonomiques)		Niveau
Les documents à renseigner à la fin de la mission		3
Les documents d'accompagnement des transports		3
Le bâtiment, ses équipements, son outillage		3
Les déchets et effluents		3
Critères d'évaluation de la compétence		
<ul style="list-style-type: none"> - Le bâtiment est restitué à l'emplacement prévu dans les délais impartis. - Le bâtiment, son équipement sont techniquement et réglementairement conditionnés pour effectuer un nouveau transport. - Les procédures qualité de l'entreprise sont respectées. - Les documents de transport, techniques et de suivi sont renseignés et transmis. 		

C10	COMMUNIQUER	
<ul style="list-style-type: none"> - Communiquer conformément à la réglementation - Communiquer avec son environnement en utilisant le vocabulaire adapté 		
<i>Principales activités mettant en œuvre la compétence :</i>		
A2	Gestion de l'équipage et exploitation du bâtiment	
A3	Navigation et manœuvre du bâtiment	
A4	Communication avec son environnement	
A5	Intervention lors de situations d'urgence	
A7	Entretien du bâtiment	
A8	Maintenance préventive des équipements à bord	
A9	Dépannage et réparation	
A10	Organisation, réalisation et contrôle du chargement/déchargement	
A11	Organisation, réalisation et contrôle de l'embarquement/débarquement des passagers	
Connaissances associées (et niveaux taxonomiques)		Niveau
La communication professionnelle		3
Les systèmes d'information et de communication disponibles à bord		3
L'utilisation de tous les systèmes informatiques du bâtiment		3
Le vocabulaire technique et nautique		3
Les procédures relatives aux communications de routine, de détresse, d'urgence et de sécurité		3
Critères d'évaluation de la compétence		
<ul style="list-style-type: none"> - La formation à l'utilisation des systèmes de communication, de médias et informatiques du bâtiment est assurée. - Les données sont recueillies et sauvegardées conformément à la législation en vigueur. - La communication orale et écrite est maîtrisée. - Le langage technique et professionnel est utilisé à bon escient. - Les consignes données à l'équipage sont claires. - Les moyens de communication adaptés sont utilisés. - La communication est adaptée à la situation et aux interlocuteurs et véhicule une image positive de l'entreprise. - L'information transmise est juste et argumentée. - Les phrases de communication standard sont connues et utilisées. - L'attitude est professionnelle et permet de maintenir un relationnel adapté. 		

IV b
Règlement d'examen
Baccalauréat professionnel spécialité Transport fluvial

Baccalauréat Professionnel Spécialité Transport Fluvial			Voie scolaire dans un établissement public ou privé sous contrat, CFA ou section d'apprentissage habilité, formation professionnelle continue dans un établissement public		Voie scolaire dans un établissement privé hors contrat, CFA ou section d'apprentissage non habilité, formation professionnelle continue en établissement privé. Enseignement à distance. Candidats justifiant de 3 années d'activités professionnelles		Voie de la formation professionnelle continue dans un établissement public habilité
Épreuves	Unités	Coef.	Mode	Durée	Mode	Durée	Mode
E1 - Épreuve scientifique et technique		3					
Sous-épreuve E11 : Mathématiques	U 11	1,5	CCF		Ponctuel écrit et pratique	1 h	CCF
Sous-épreuve E12 : Physique-chimie	U 12	1,5	CCF		Ponctuel écrit et pratique	1h	CCF
E2 – Navigation et exploitation	U 2	8	CCF		Ponctuel Ecrit, oral et pratique	6 h (1)	CCF
E3 - Épreuves Professionnelles		9					
Sous-épreuve E31 : Entretien et maintenance du bâtiment	U 31	3	CCF		Ponctuel pratique	2 h	CCF
Sous-épreuve E32 : Prise en charge des marchandises et des passagers	U 32	4	CCF		Ponctuel Ecrit et pratique	2 h 30 min (2)	CCF
Sous-épreuve E33 : Économie – gestion	U 33	1	Ponctuel écrit	2h	Ponctuel écrit	2 h	CCF
Sous-épreuve E34 : Prévention santé environnement	U 34	1	Ponctuel écrit	2h	Ponctuel écrit	2 h	CCF
E4 - Épreuve de langue vivante	U 4	2	CCF		Ponctuel écrit et oral	1h +10 min	CCF
E5 - Épreuve de français, histoire-géographie et enseignement moral et civique		5					
Sous-épreuve E51 : Français	U 51	2,5	Ponctuel écrit	3 h 00	Ponctuel écrit	3 h 00	CCF
Sous-épreuve E52 : Histoire-géographie et enseignement moral et civique	U 52	2,5	Ponctuel écrit	2 h 30	Ponctuel écrit	2 h 30	CCF
E6 - Épreuve d'arts appliqués et cultures artistiques	U 6	1	CCF		Ponctuel écrit	2 h 00	CCF
E7 - Épreuve d'éducation physique et sportive	U 7	1	CCF		Ponctuel pratique		CCF
Épreuves facultatives (3)							
EF1	UF 1						
EF2	UF 2						

(1) Dont oral : 1 h 30, écrit : 2 h 30 (CRR + CQC) et pratique : 2 h.
(2) Dont écrit : 0 h 30 (expert en navigation passagers) et pratique : 2 h.
(3) Le candidat peut choisir une ou deux unités facultatives parmi les unités possibles, les conditions sont fixées par la réglementation en vigueur. La langue vivante choisie au titre de l'épreuve facultative est obligatoirement différente de celle choisie au titre de l'épreuve obligatoire. Elle a une durée de 25 min dont 5 min de préparation.
Seuls les points excédant 10 sont pris en compte pour le calcul de la moyenne générale en vue de l'obtention du diplôme et de l'attribution d'une mention.
S'agissant de l'évaluation du chef-d'œuvre, présenté uniquement par les candidats scolaires des établissements d'enseignement public et privé (sous ou hors contrat) et les candidats apprentis, sont pris en compte les points d'écart par rapport à 10 sur 20 affectés du coefficient 2.

IV c
Définition des épreuves
Baccalauréat professionnel spécialité Transport fluvial

ÉPREUVE E2
Navigation et exploitation
Unité U 2
Coefficient 8

Objectif de l'épreuve

L'épreuve a pour objectif l'évaluation des compétences suivantes :

- C01 ANALYSER - C02 ORGANISER - C11 GÉRER
- C07 CONDUIRE ET MANŒUVRER
- C10 COMMUNIQUER

Les compétences sont évaluées dans un contexte professionnel conforme aux conditions de réalisation du secteur d'activité.

Les critères d'évaluation sont ceux définis dans le référentiel de certification.

Il est à noter que pour effectuer les tâches demandées, certaines autres compétences peuvent être mobilisées. En aucun cas, ces dernières ne donneront lieu à évaluation.

S'il est bien entendu que la mise en œuvre des compétences à évaluer nécessite la mobilisation des connaissances correspondantes, il ne saurait être question d'évaluer les seules connaissances.

Contenu de l'épreuve

Pour cette épreuve les candidats sont placés en situation de réaliser tout ou partie des tâches relatives au pôle 1 « Navigation et exploitation » ; les moyens et ressources, les niveaux d'autonomie ainsi que les résultats attendus sont ceux définis dans le référentiel d'activités professionnelles.

Elle évalue la maîtrise des compétences du candidat lors des activités suivantes :

- A1 : Planification du voyage et préparation du bâtiment à faire route
- A2 : Gestion de l'équipage et exploitation du bâtiment
- A3 : Navigation et manœuvre du bâtiment
- A4 : Communication avec son environnement
- A5 : Intervention lors de situations d'urgence
- A6 : Participation à la gestion commerciale et financière de l'entreprise

Modalités d'évaluation

L'épreuve E2 est composée de deux situations d'évaluations distinctes ou non, qui prennent appui sur une situation réelle ou simulée de transport fluvial.

Épreuve écrite, pratique et orale :

- Partie écrite et orale : 1^{ère} situation
 - E2.a : Préparation et analyse d'une activité de transport fluvial
 -
- Partie écrite et pratique : 2^e situation
 - E2.b : Conduite et manœuvre d'une unité de transport fluvial

Contrôle en cours de formation

L'épreuve est organisée sous la responsabilité du chef de centre, chef d'établissement ou de son représentant.

L'évaluation s'appuie sur 2 à 3 situations d'évaluation emblématiques du niveau d'exigence attendue permettant d'établir un suivi et un bilan des compétences visées par l'épreuve. Chaque situation donnera lieu à dossier écrit (dix à quinze pages annexes comprises) élaboré par le candidat à partir du second semestre de l'année de première et durant l'année de terminale. Elles devront décrire une activité professionnelle significative des situations relatives aux compétences visées.

Ces activités devront au préalable avoir été validées par l'équipe pédagogique en charge de l'enseignement professionnel. Le contenu des dossiers fait apparaître la démarche adoptée dans la résolution de la problématique posée en relation avec les activités professionnelles de référence, les documents de communication technique adaptés à la description de la situation présentée et met en exergue les compétences développées par le candidat tout au long de sa formation.

Les activités sont menées en centre de formation et/ou en entreprise.

Le suivi, les bilans intermédiaires et le bilan final sont établis par l'équipe pédagogique du domaine professionnel à leur niveau de maîtrise en présence du candidat. Dans le cas où l'activité est menée en entreprise, le tuteur ou maître d'apprentissage contribue à cette évaluation.

- La programmation de la situation relève de la responsabilité des enseignants. Elle dépend notamment :

- pour chaque candidat, de son rythme d'acquisition des apprentissages, du degré d'avancement dans la maîtrise des compétences attendues et de la planification des formations en entreprise ;
- pour chaque équipe pédagogique, des progressions, des modalités et pratiques adoptées ;
- pour chaque académie, in fine, des échéances fixées pour la remontée des propositions de notes au jury final.

Les candidats sont positionnés par l'équipe pédagogique à leur niveau de maîtrise des compétences sur la grille nationale d'évaluation de l'épreuve publiée dans la circulaire nationale d'organisation de l'examen.

À l'issue du positionnement, l'équipe pédagogique de l'établissement de formation constitue, pour chaque candidat, un dossier comprenant :

- le livret de suivi de développement de ses compétences ;
- les bilans intermédiaires formalisés d'évaluation de compétences ;
- la grille nationale d'évaluation renseignée ayant permis la proposition de note.

En l'absence de dossier réalisé par le candidat, ce dernier se verra attribuer la note de zéro à cette situation d'évaluation.

La commission d'évaluation est composée de l'enseignant intervenant dans le domaine du transport fluvial et d'un professionnel. En cas d'absence de ce dernier, il peut être remplacé par un second enseignant ou un formateur du domaine professionnel.

ANNEXE V
Périodes de formation en milieu professionnel
Baccalauréat professionnel spécialité Transport fluvial

2 – ORGANISATION DE LA FORMATION EN MILIEU PROFESSIONNEL

2.1 Voie scolaire/PFMP

La circulaire N° 2016-053 du 29 mars 2016 prévoit l'organisation et l'accompagnement des périodes de formation en milieu professionnel.

La durée des périodes de formation en milieu professionnel est de 22 semaines.

Les PFMP sont réparties sous la responsabilité du chef d'établissement sur les trois années du cycle de formation, dans le respect des dispositions de l'arrêté du 21 novembre 2018 relatif à l'organisation et aux enseignements dispensés dans les formations sous statut scolaire préparant au baccalauréat professionnel et de son annexe.

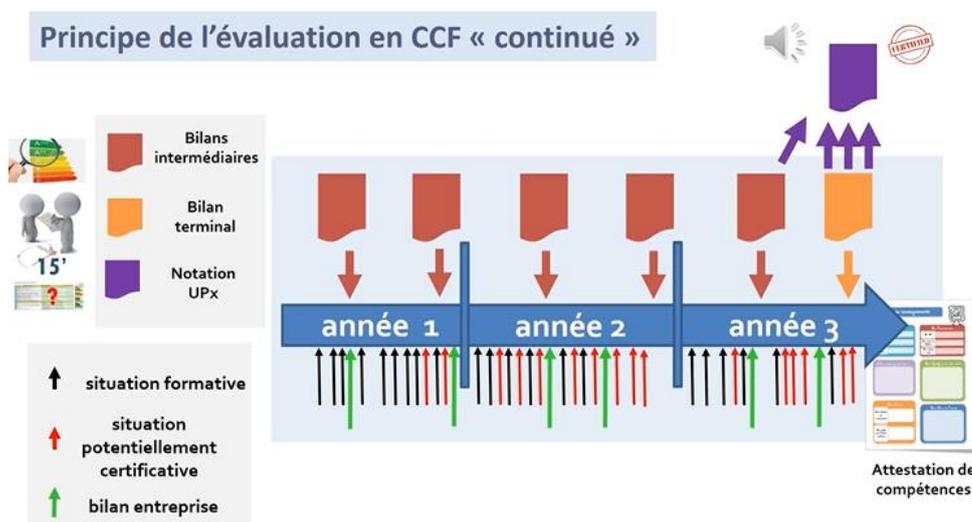
Sur trois ans, ces périodes de formation en milieu professionnel se décomposent suivant l'organisation suivante :

- 11 semaines permettant d'aborder des activités liées à la réalisation d'opérations de préparation et principalement de chargement-déchargement mais aussi d'embarquement-débarquement. Il est souhaitable qu'elles soient réalisées alternativement en transport de marchandises et en transport de passagers.
- 11 semaines de conduite intensive et manœuvres, encadrées par les enseignants de l'établissement de formation et réalisées sur le bateau école.

Les lieux d'accueil des PFMP doivent permettre au cours de la formation le développement des compétences du référentiel.

DP6 - L'évaluation en CCF continué

Le CCF continué se pratique uniquement pour les diplômes de la filière électricité, le bac pro modélisation et prototypage 3 dimensions ainsi que pour la filière électronique. Cette modalité de certification en CCF continué, rompt avec les pratiques antérieures puisqu'elle s'appuie sur la traçabilité du niveau d'acquisition des compétences tout au long de la formation. Il n'existe plus de situation de CCF programmée sur un temps limité. La certification s'appuie sur n situations de formation en établissement et en entreprise.



Le principe de mise en œuvre de l'évaluation du CCF continué se déroule dans le cas du BAC PRO sur les 3 années de formation. L'équipe après avoir établi sa stratégie de formation, va mettre en œuvre différentes situations d'apprentissage auprès de ses apprenants, qu'elles soient formatives ou potentiellement certificatives, donc répondant aux exigences de référentiel ou qu'elles soient en milieu professionnel lors des pfmp, et cela de façon progressive sur l'ensemble du cursus. Des bilans intermédiaires de compétences seront réalisés au moins 2 fois par an par l'ensemble de l'équipe pédagogique d'enseignement professionnel et donneront lieu à un entretien de 15 minutes maximum. Ces bilans doivent faire état du niveau atteint de la compétence à ce stade de la formation. Ces entretiens sont menés en présence de l'apprenant par un représentant de cette équipe pédagogique. Chaque bilan intermédiaire est formalisé.

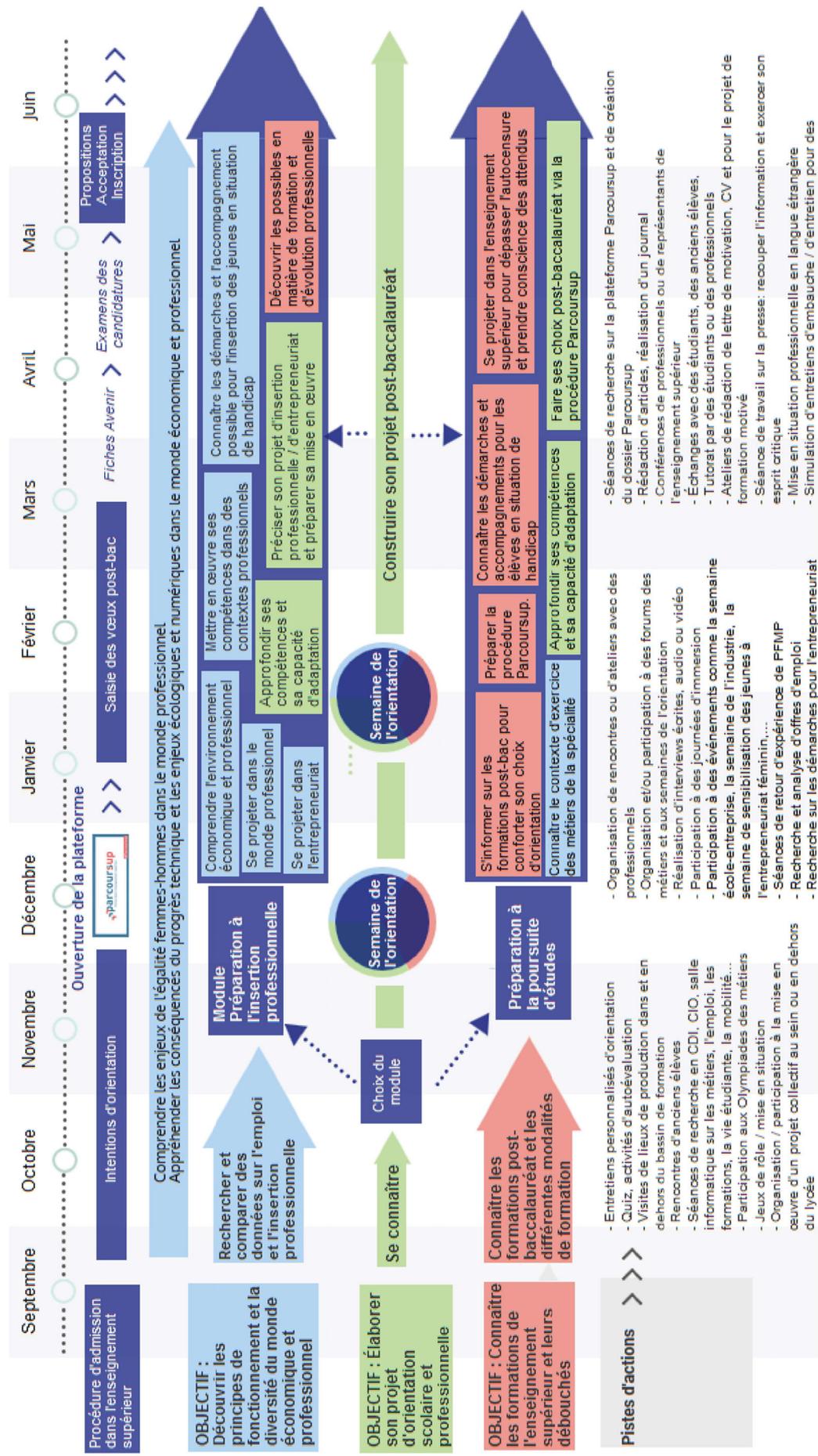
En fin de cursus, l'équipe établit un bilan terminal du niveau atteint pour chacune des compétences. Ces bilans donneront lieu à une note certificative au regard de chaque unité certificative et serviront pour la délivrance du diplôme. Une attestation de compétence pourra être également établie. L'évaluation en CCF continué impose la nécessité d'utiliser un livret de suivi individuel d'acquisition des compétences. Ce livret constitue un outil de pilotage pédagogique de la formation et, à ce titre, il doit permettre de rendre l'apprenant acteur de son parcours de formation. C'est en quelque sorte un tableau de bord aussi bien pour le formateur que l'apprenant. Ce livret de suivi est obligatoire dans le cadre du CCF continué. Une commission de certification composée d'au moins 2 professeurs d'enseignement professionnel ayant encadré le candidat dans son parcours de formation et éventuellement un professionnel examinent le parcours du candidat décrit dans le livret de suivi d'acquisition des compétences afin d'arrêter une proposition de note au regard de chaque bloc de compétences en lien avec les unités certificatives. Concernant la note certificative, il ne s'agit en aucun cas de faire la moyenne des évaluations des situations de formation retenues et formalisées dans le livret de suivi. L'équipe observe pour chaque compétence, le niveau atteint et fait un positionnement de chacune d'elles sur l'échelle de 4 niveaux allant de très insuffisant, suffisant, satisfaisant à très satisfaisant sur les grilles nationales d'évaluation fournies par la circulaire nationale. Lorsque les compétences ont ainsi été complétées la grille proposera une note que la commission de certification conservera ou modifiera afin d'obtenir la proposition de note finale.

Pour conclure Le CCF continué redonne du temps à la formation en se consacrant à l'acquisition des compétences nécessaires à la pleine maîtrise des activités des métiers. Il impose l'usage d'un livret de suivi individuel d'acquisition progressive des compétences. Il prend en compte, et cela pour chaque épreuve certificative les activités menées tant en centre de formation qu'en entreprise. Il nécessite de faire des bilans réguliers de compétences permettant de faire apparaître le niveau de l'élève. Enfin la pratique de l'évaluation certificative ne repose plus sur des situations de travail à organiser en fin de cursus, mais plus sur ce que connaît le formateur de ses apprenants en s'appuyant sur le livret de suivi d'acquisition des compétences.

DP7 - Volume horaire de référence correspondant à une durée de 80 semaines d'enseignement, 20 semaines de PFMP et 2 semaines d'examen

	Seconde prof	Première prof	Terminale prof	Total sur 3 ans
ENSEIGNEMENTS PROFESSIONNELS	450	420	319	1 189
Enseignement professionnel	360	294	231	885
Enseignements professionnels et français en co-intervention (a)	15	14	/	29
Enseignements professionnels et mathématiques-sciences en co-intervention (a)	15	14	/	29
Réalisation d'un projet	-	42	22	64
Prévention-santé-environnement	30	28	33	91
Economie-gestion ou économie-droit (selon la spécialité)	30	28	33	91
ENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX	390	350	330	1 070
Français, histoire-géographie et enseignement moral et civique (b)	120	98	99	317
Mathématiques (b)	60	56	55	171
Langue vivante A	60	56	55	171
Physique-chimie ou langue vivante B (selon la spécialité)	45	42	33	120
Arts appliqués et culture artistique	30	28	22	80
Education physique et sportive	75	70	66	211
SOUTIEN AU PARCOURS	30	28	33	91
TOTAL DES HEURES	870	798	682	2 350
PÉRIODE DE FORMATION EN MILIEU PROFESSIONNEL OBLIGATOIRE POUR L'EXAMEN	4 à 6 semaines	6 à 8 semaines	6 semaines	16 à 20 semaines
PARCOURS DIFFÉRENCIÉS : - Préparation à l'insertion professionnelle - Préparation à la poursuite d'études			- Préparation à l'insertion professionnelle : 6 semaines de période de formation en milieu professionnel complémentaire - Préparation à la poursuite d'études : 6 semaines (30 heures par semaine)	6 semaines
<p>(*) Volume horaire élève identique quelle que soit la spécialité (2 350h). a) La dotation horaire professeur est égale au double du volume horaire élève. b) Les heures de français et de mathématiques en seconde et en première professionnelle font l'objet de groupes à effectifs réduits s'appuyant sur les besoins des élèves pour renforcer l'acquisition des savoirs fondamentaux, sur la base de l'article 6 et de l'annexe 2 du présent arrêté.</p>				

DP8 - Progression pédagogique du module AP de terminale « L'accompagnement à l'orientation en voie professionnelle », Avril 2022



1- TERMINOLOGIE

Séquence :

Ensemble continu ou discontinu de séances articulées entre elles dans le temps et organisées autour d'une ou plusieurs activités en vue d'atteindre les objectifs fixés par les programmes d'enseignement.

La séquence doit avoir une durée comprise entre 2 à 6 semaines.

Nb : La séquence vise un objectif d'apprentissage fixé au terme d'un nombre défini de séances. Elle vise la maîtrise d'une ou plusieurs compétences. Penser en « séquence » permet d'anticiper et d'exprimer clairement ce que vous souhaitez apprendre à vos élèves dans une dynamique de progressivité.

Séance :

La séance est une période d'enseignement qui vise un objectif d'apprentissage fixé à son propre terme.

La séance fait progresser l'élève vers la maîtrise des compétences visées par la séquence.

Remarque : la durée est généralement de 55 minutes néanmoins en enseignement technologique et professionnel, la séance peut avoir une durée variable selon les répartitions horaires recommandées.

Objectif :

L'objectif décrit ce que l'élève sera capable de faire à la fin de la période de formation. Il doit être formulé à l'aide d'un verbe d'action.

Formuler un objectif permet de centrer l'apprentissage sur l'apprenant.

Les indicateurs d'évaluation du référentiel guideront l'enseignant dans la formulation de cet objectif.

L'objectif décrit le résultat attendu sans préciser la stratégie à mettre en œuvre pour atteindre cet objectif.

Situation d'apprentissage :

Elles sont choisies après avoir déterminé les objectifs.

- en cohérence avec le niveau de formation (CAP, BAC PRO) et la finalité professionnelle.

- en adéquation avec le temps dont on dispose.

Elles précisent :

- la méthode pédagogique utilisée : expositive, interrogative, travail de groupe...

- les supports utilisés : document écrit, film, manuel scolaire.

2- ELABORATION DE FICHE DE SEQUENCE PEDAGOGIQUE

Intérêt d'une fiche de séquence :

L'élaboration d'une fiche de séquence permet de préparer l'organisation chronologique du cours (ou du thème). En plus, elle permet de prévoir les différentes étapes nécessaires (les séances), les activités du professeur, les activités de l'élève, l'organisation éventuelle de travail de groupe ou en autonomie, l'ordre d'utilisation des documents, etc ...

Avec une fiche de séquence, on peut aussi mettre en parallèle les contenus et les compétences (qui sont aussi importantes que les contenus) tout en prévoyant les exercices d'évaluation.

Points de départ à l'élaboration d'une séquence :

Les référentiels donnent la liste des capacités, des connaissances, des compétences, des attitudes et des savoirs (savoirs associés, savoir-faire, savoir-être), mais ils n'organisent pas les séquences de formations ; c'est-à-dire l'ensemble des séances articulées entre elles et organisées autour d'activités, en vue d'atteindre un objectif général (de formation).

Il est donc nécessaire de se poser les bonnes questions afin de mettre en place une séquence pédagogique :

- Quel est l'objectif (général) à atteindre pour les élèves à la fin de la séquence ?
- Quelles compétences, savoir-faire, savoirs sont mis en œuvre ?
- Quels supports ou activités vont être utilisés ?
- Quelles sont les évaluations à prévoir ?
- La réponse à toutes ces questions permet d'avoir les principaux éléments pour construire des fiches pédagogiques de séquences (et donc séances).
-

Éléments composants une fiche de séquence pédagogique :

La présentation d'une fiche de séance est propre à chaque enseignant cependant, quel que soit le modèle choisi, on retrouve généralement les termes suivants :

→ L'objectif général : Il est intéressant de l'énoncer clairement pour l'enseignant (savoir où l'on va) mais aussi pour l'élève afin de mobiliser son attention et de lui permettre d'avoir une vision plus globale.

→ La durée : (de la séquence et de la séance) Cette durée sera une estimation qui permettra de se fixer des limites de temps à essayer de ne pas dépasser. Ainsi, il sera plus facile de respecter la progression prévue.

→ Les pré-requis : en termes de savoirs associés, savoir-faire, savoir-être, ... nécessaires pour entamer cette séquence.

→ Les compétences : Ces compétences mises en œuvre se trouvent dans le référentiel. Elles sont déterminées par l'activité prévue, en fonction du support choisi mais aussi par le fait qu'elles n'ont pas été mises en œuvre auparavant.

→ Les outils ou supports utilisés : Ils doivent être variés lorsque c'est possible.

Bilan séquence :

A la fin de la séquence il est nécessaire de faire un bilan de l'acquisition des compétences et des savoirs. Il est donc indispensable que les enseignants disposent d'un outil de gestion, de suivi et de validation de compétences.

Référentiel des compétences professionnelles des métiers du professorat et de l'éducation

NOR : MENE1315928A arrêté du 1-7-2013 - J.O. du 18-7-2013

MEN - DGESCO A3-3

Annexe

Référentiel des compétences professionnelles des métiers du professorat et de l'éducation

Refonder l'école de la République, c'est garantir la qualité de son service public d'éducation et, pour cela, s'appuyer sur des personnels bien formés et mieux reconnus.

Les métiers du professorat et de l'éducation s'apprennent progressivement dans un processus intégrant des savoirs théoriques et des savoirs pratiques fortement articulés les uns aux autres.

Ce référentiel de compétences vise à

1. affirmer que **tous les personnels concourent à des objectifs communs** et peuvent ainsi se référer à la culture commune d'une profession dont l'identité se constitue à partir de la reconnaissance de l'ensemble de ses membres ;
2. reconnaître **la spécificité des métiers du professorat et de l'éducation**, dans leur contexte d'exercice ;
3. identifier les compétences professionnelles attendues. Celles-ci s'acquièrent et s'approfondissent au cours d'un processus continu débutant en formation initiale et se poursuivant tout au long de la carrière par l'expérience professionnelle accumulée et par l'apport de la formation continue.

Ce référentiel se fonde sur la définition de la notion de compétence contenue dans la recommandation 2006/962/CE du Parlement européen :

« ensemble de connaissances, d'aptitudes et d'attitudes appropriées au contexte », chaque compétence impliquant de celui qui la met en oeuvre « la réflexion critique, la créativité, l'initiative, la résolution de problèmes, l'évaluation des risques, la prise de décision et la gestion constructive des sentiments ».

Chaque compétence du référentiel est accompagnée d'items qui en détaillent les composantes et en précisent le champ.

Les items ne constituent donc pas une somme de prescriptions mais **différentes mises en oeuvre possibles d'une compétence** dans des situations diverses liées à l'exercice des métiers.

Compétences communes à tous les professeurs et personnels d'éducation

Les professeurs et les personnels d'éducation mettent en œuvre les missions que la nation assigne à l'École. En leur qualité de fonctionnaires et d'agents du service public d'éducation, ils concourent à la mission première de l'École qui est d'instruire et d'éduquer afin de conduire l'ensemble des élèves à la réussite scolaire et à l'insertion professionnelle et sociale. Ils préparent les élèves à l'exercice d'une citoyenneté pleine et entière. Ils transmettent et font partager à ce titre les valeurs de la République. Ils promeuvent l'esprit de responsabilité et la recherche du bien commun, en excluant toute discrimination.

Les professeurs et les personnels d'éducation, acteurs du service public d'éducation

En tant qu'agents du service public d'éducation, ils transmettent et font respecter les valeurs de la République. Ils agissent dans un cadre institutionnel et se réfèrent à des principes éthiques et de responsabilité qui fondent leur exemplarité et leur autorité.

Des compétences communes à tous les professeurs et personnels d'éducation (compétences 1 à 14=

Les professeurs acteurs du service public d'éducation

C1-

Faire partager les valeurs de la République

- Savoir transmettre et faire partager les principes de la vie démocratique ainsi que les valeurs de la République : la liberté, l'égalité, la fraternité ; la laïcité ; le refus de toutes les discriminations.

- Aider les élèves à développer leur esprit critique, à distinguer les savoirs des opinions ou des croyances, à savoir argumenter et à respecter la pensée des autres.

C2-

Inscrire son action dans le cadre des principes fondamentaux du système éducatif et du cadre réglementaire de l'école

- Connaître la politique éducative de la France, les principales étapes de l'histoire de l'École, ses enjeux et ses défis, les principes fondamentaux du système éducatif et de son organisation en comparaison avec d'autres pays européens.

- Connaître les grands principes législatifs qui régissent le système éducatif, le cadre réglementaire de l'École et de l'établissement scolaire, les droits et obligations des fonctionnaires ainsi que les statuts des professeurs et des personnels d'éducation.

La maîtrise des compétences pédagogiques et éducatives fondamentales est la condition nécessaire d'une culture partagée qui favorise la cohérence des enseignements et des actions éducatives.

C3-

Connaître les élèves et les processus d'apprentissage

- Connaître les concepts fondamentaux de la psychologie de l'enfant, de l'adolescent et du jeune adulte.

- Connaître les processus et les mécanismes d'apprentissage, en prenant en compte les apports de la recherche.

- Tenir compte des dimensions cognitive, affective et relationnelle de l'enseignement et de l'action éducative.

Les professeurs pédagogues et éducateurs au service de la réussite de tous les élèves

C4.

Prendre en compte la diversité des élèves

- Adapter son enseignement et son action éducative à la diversité des élèves.

- Travailler avec les personnes ressources en vue de la mise en oeuvre du « projet personnalisé de scolarisation » des élèves en situation de handicap.

- Déceler les signes du décrochage scolaire afin de prévenir les situations difficiles.

C5-

Accompagner les élèves dans leur parcours de formation

- Participer à la construction des parcours des élèves sur les plans pédagogique et éducatif.

- Contribuer à la maîtrise par les élèves du socle commun de connaissances, de compétences et de culture.

- Participer aux travaux de différents conseils (conseil des maîtres, conseil de cycle, conseil de classe, conseil pédagogique, etc.), en contribuant notamment à la réflexion sur la coordination des enseignements et des actions éducatives.

- Participer à la conception et à l'animation, au sein d'une équipe pluriprofessionnelle, des séquences pédagogiques et éducatives permettant aux élèves de construire leur projet de formation et leur orientation.

C6-

Agir en éducateur responsable et selon des principes éthiques

- Accorder à tous les élèves l'attention et l'accompagnement appropriés.

- Éviter toute forme de dévalorisation à l'égard des élèves, des parents, des pairs et de tout membre de la communauté éducative.

- Apporter sa contribution à la mise en oeuvre des éducations transversales, notamment l'éducation à la santé, l'éducation à la citoyenneté, l'éducation au développement durable et l'éducation artistique et culturelle.

- Se mobiliser et mobiliser les élèves contre les stéréotypes et les discriminations de tout ordre, promouvoir l'égalité entre les filles et les garçons, les femmes et les hommes.

- Contribuer à assurer le bien-être, la sécurité et la sûreté des élèves, à prévenir et à gérer les violences scolaires, à identifier toute forme d'exclusion ou de discrimination, ainsi que tout signe pouvant traduire des situations de grande difficulté sociale ou de maltraitance.

- Contribuer à identifier tout signe de comportement à risque et contribuer à sa résolution.

- Respecter et faire respecter le règlement intérieur et les chartes d'usage.

- Respecter la confidentialité des informations individuelles concernant les élèves et leurs familles.

C7- Maîtriser la langue française à des fins de communication

- Utiliser un langage clair et adapté aux différents interlocuteurs rencontrés dans son activité professionnelle.

- Intégrer dans son activité l'objectif de maîtrise de la langue orale et écrite par les élèves.
- C8- Utiliser une langue vivante étrangère dans les situations exigées par son métier**
- Maîtriser au moins une langue vivante étrangère au niveau B2 du cadre européen commun de référence pour les langues.
- Participer au développement d'une compétence interculturelle chez les élèves.
- C9- Intégrer les éléments de la culture numérique nécessaires à l'exercice de son métier**
- Tirer le meilleur parti des outils, des ressources et des usages numériques, en particulier pour permettre l'individualisation des apprentissages et développer les apprentissages collaboratifs.
- Aider les élèves à s'approprier les outils et les usages numériques de manière critique et créative.
- Participer à l'éducation des élèves à un usage responsable d'internet.
- Utiliser efficacement les technologies pour échanger et se former

Dossier réponses :

DR1	Calendrier d'organisation du temps scolaire	P2/6
DR2	Fiche pédagogique de la séquence « Organisation d'un voyage »	P3 à 4/6
DR3	Fiche séance	P5 à 6/6

NE RIEN ECRIRE DANS CE CADRE

NE RIEN ECRIRE DANS CE CADRE

FICHE PÉDAGOGIQUE DE LA SÉQUENCE

Problématique :	Niveau : Terminale								
	Niveau et positionnement sur l'année Début Fin <table border="1" style="width: 100%; text-align: center; border-collapse: collapse;"><tr><td style="width: 12.5%; height: 15px;"></td><td style="width: 12.5%;"></td><td style="width: 12.5%;"></td></tr></table>								

Pôle d'activité

Compétences visées	Connaissances associées
--------------------	-------------------------

Présentation du contexte professionnel

Une entreprise de transport fluvial basée à Montélimar (26) charge l'un de ses conducteurs (titulaire d'un certificat de capacité à la conduite des bateaux de commerce du groupe B sans restriction de longueur) d'étudier la faisabilité d'un voyage aller-retour à la mairie de Martigues (13) pour livrer des matériaux en vue de la construction d'un nouveau bâtiment.

Déroulement de la séquence

Intitulé des séances	Activités - Tâches élèves	Durée
Séance 1 : Planification du voyage	h
Séance 2 : Réalisation du voyage		5 Jours
Séance 3 : Restitution du voyage	A2-T3 : Restituer le bâtiment et assurer le traitement des déchets. A4-T2 : Exploiter les informations et rendre compte.h

NE RIEN ECRIRE DANS CE CADRE

FICHE PÉDAGOGIQUE DE LA SÉANCE N°1

Baccalauréat Professionnel Transport Fluvial	Planification du voyage
Niveau : Durée :h	

Description du contexte / Mise en situation professionnelle

Problématique professionnelle

Matériels et/ou logiciels utilisés

Espace de formation

--	--

Déroulement de la séance

Liste des tâches métiers

Résultats attendus

Autres		Résultat en dessous du niveau d'exigence		Résultat égal ou au dessus du niveau d'exigence	
Absent	Non évaluable	Pas de réussite ou non fait	Réussite partielle	Réussite totale avec aide	Réussite totale en autonomie
A	NE	—	-	■	■

COMPETENCES	Résultats Attendus	A	NE	—	-	■	■