CAP (Transport fluvial)

DOCUMENT D'EXAMEN

Entraînement professionnel - CAP transport fluvial [dbfa0483563e] - Session 2026

Document de l'épreuve pour la session indiquée, mis à disposition par FormaV pour la révision.

Toutes les annales et leurs corrigés : https://captransportfluvial.fr/annales-sujets-et-corriges

CAP transport fluvial

Sujet blanc professionnel — CAP Transport fluvial : préparation d’une rotation et suivi d’escale

Sujet blanc original FormaV. Contexte, entreprises, documents techniques et données de travail fictifs à visée pédagogique. Ce document ne constitue ni une annale de session ni un sujet ou corrigé officiel.

Situation professionnelle

Sujet blanc d’entraînement — niveau CAP. Il s’agit d’une ressource pédagogique originale, et non d’un sujet officiel ni d’une validation d’épreuve.

Les deux situations et l’entreprise « Rivière & Liaisons » sont fictives. Toutes les données de route, les limites de chargement et les seuils techniques ci-dessous sont des conventions internes créées pour ce cas ; elles ne constituent pas des règles générales ou réglementaires. Répondez uniquement à partir des documents. Les calculs doivent faire apparaître les opérations et les unités. Vous n’avez pas à réaliser de manœuvre réelle ni d’intervention technique : on vous demande d’analyser, de préparer et de rendre compte par écrit.

La première étude porte sur la préparation d’une rotation de marchandises. La seconde traite d’une alerte technique et de l’accueil de passagers à une escale. Les citations associées aux études indiquent les compétences auxquelles elles se rapportent dans les sources fournies ; elles ne confèrent aucun statut officiel au sujet.

Document D1 — Fiche de rotation fictive — Le Saule Clair

Entreprise : Rivière & Liaisons (cas fictif). **Bâtiment :** Le Saule Clair, unité de transport fluvial. **Mission :** acheminer des colis palettisés du quai des Aulnes au terminal des Écluses, sur une voie d’eau fictive appelée canal des Prés.

Consigne interne de préparation : départ envisagé à 08 h 10. Pour l’exercice, les vitesses moyennes sont constantes et les distances sont celles de la fiche. Le temps de parcours calculé ne tient pas compte d’un ralentissement imprévu. La rotation comprend obligatoirement une attente planifiée de 15 minutes au point de contrôle et un passage d’ouvrage estimé à 20 minutes. On additionne ces durées au temps de déplacement.

Étape	Distance ou durée	Vitesse moyenne retenue dans le cas
Quai des Aulnes → point de contrôle	28 km	7 km/h
Passage de l’ouvrage	20 min	Sans objet
Attente planifiée au point de contrôle	15 min	Sans objet
Point de contrôle → terminal des Écluses	9 km	6 km/h

Pour établir l’horaire prévisionnel, calculer chaque temps de déplacement par la relation : durée = distance ÷ vitesse. Convertir les heures décimales en heures et minutes si nécessaire. La fiche ne fournit pas de données météorologiques ou de conditions réelles de navigation : n’en inventez pas.

Préparation avant départ, consigne interne du cas : le matelot assiste le conducteur. Il vérifie que les informations de mission et les documents de bord utiles sont disponibles, signale les éléments manquants et prépare le matériel de pont demandé par le conducteur. Les amarres et les défenses sont contrôlées visuellement depuis une position sûre. Si une anomalie ou une incertitude apparaît, le matelot en rend compte au conducteur et attend ses instructions. Ce document ne demande aucune action autonome de conduite ou de manœuvre.

Le conducteur souhaite recevoir un compte rendu bref comprenant : l’horaire prévisionnel calculé, le nombre de colis acceptés pour le chargement, la masse totale prévue après chargement et toute anomalie à traiter avant l’opération. Le compte rendu doit distinguer les faits constatés des calculs et des points à confirmer.

Document D2 — Fiche de chargement et consignes internes du cas

Situation au quai des Aulnes : le bâtiment transporte déjà une cargaison dont la masse déclarée pour cet exercice est de 6,40 t. Le terminal propose 18 palettes identiques. La masse indiquée pour une palette est de 0,72 t. Une palette présente un emballage déchiré et une marque d’humidité ; les 17 autres ne présentent pas de défaut signalé sur la fiche.

Consigne interne fictive de Rivière & Liaisons : une palette présentant un emballage déchiré ou une marque d’humidité est mise à l’écart et n’est pas chargée tant que l’état de la marchandise n’a pas été vérifié par la personne responsable. Le matelot signale le fait au conducteur et le note dans le compte rendu. Cette consigne est créée uniquement pour l’exercice.

La limite de masse totale de cargaison à utiliser pour ce scénario est de 22,00 t. Il s’agit d’une limite interne fictive pour les calculs du sujet, et non d’une valeur réglementaire ou d’une caractéristique certifiée du bateau. Pour le calcul demandé, la masse totale après chargement est égale à la cargaison déjà présente additionnée à la masse des palettes effectivement chargées. La marge sous la limite interne se calcule par : 22,00 t moins la masse totale calculée.

Pour organiser les 17 palettes acceptées, la fiche de préparation interne prévoit trois zones longitudinales : avant, milieu et arrière. Elle demande une répartition aussi régulière que possible, avec au maximum six nouvelles palettes dans chaque zone. Cette consigne de répartition ne remplace pas un plan de chargement réel et ne permet pas, à elle seule, de conclure sur la stabilité du bâtiment. En cas de doute sur la répartition, le matelot sollicite le conducteur avant le chargement.

Avant l’opération, le poste doit être organisé sans gêner les cheminements de l’équipage. Le matelot confirme avec le conducteur que les informations de chargement, les palettes à isoler et le nombre accepté sont compris par les personnes concernées. Pendant l’opération, il surveille visuellement l’état des colis depuis une position sûre et signale sans délai une détérioration ou un écart par rapport aux informations de la fiche. Après l’opération, les documents de suivi sont renseignés selon les consignes de l’entreprise et transmis à la personne responsable.

Convention de calcul : une tonne (t) vaut 1 000 kg. Les réponses peuvent rester en tonnes, au centième de tonne. Pour les calculs de masse, utilisez uniquement les valeurs de cette fiche. Aucun coefficient de correction n’est à appliquer.

Document D3 — Extrait fictif de suivi technique et d’accueil au terminal

Contexte : le lendemain, Le Saule Clair arrive au terminal des Écluses pour une escale avec quelques passagers. Les données suivantes sont des relevés et consignes fictifs créés pour ce sujet.

Heure	Température relevée au tableau	Pression d’huile relevée au tableau	Observation
09 h 00	82 °C	3,2 bar	Aucun voyant d’alerte signalé sur la fiche
09 h 15	88 °C	3,2 bar	Voyant d’alerte température allumé

Consigne technique interne fictive : pour cet exercice, l’alerte température est déclenchée au-dessus de 85 °C. La plage de pression d’huile indiquée comme habituelle sur la fiche de bord de ce cas est de 2,5 à 4,0 bar. Ces valeurs servent uniquement à interpréter les relevés fournis. Elles ne sont pas présentées comme des seuils réglementaires ou des valeurs applicables à un autre bâtiment.

Le matelot relève l’heure et les indications visibles, avertit le conducteur et lui transmet les chiffres. Il ne démonte pas d’équipement, ne modifie aucun réglage et ne décide pas seul de poursuivre ou d’interrompre l’exploitation. Le conducteur prend les décisions et, si nécessaire, sollicite le service technique. Le matelot consigne les faits observés et les consignes reçues dans le suivi interne.

À l’accès du quai, le voyant de contrôle de la passerelle est rouge. Dans cette situation fictive, la consigne de l’entreprise est de ne pas commencer l’embarquement ou le débarquement tant que le conducteur n’a pas confirmé que l’accès est utilisable. Le matelot maintient la zone d’attente organisée, informe les passagers avec calme et signale au conducteur le voyant rouge. Il ne tente pas de réparer la passerelle. Une passagère indique qu’elle a besoin d’un accès sans marche et demande de l’aide. Le matelot l’écoute, lui explique que l’accès doit d’abord être vérifié, puis demande au conducteur quelle assistance peut être proposée. Il ne promet pas un accès qui n’a pas été confirmé.

Format de compte rendu interne du cas : noter l’heure, le fait observé ou la valeur relevée, la personne informée et la suite décidée par le conducteur. Pour un message oral retranscrit à l’écrit, utiliser des termes factuels et éviter d’affirmer une cause technique qui n’a pas été diagnostiquée.

Travail demandé

Barème pédagogique proposé : 36 points. Ce barème et la durée conseillée ne sont pas un barème ou une durée officiels.

Étude 1 — Étude professionnelle 1 — Préparer la rotation et le chargement

E1-Q1 · 2 point(s)

À partir du document D1, indiquez deux vérifications ou préparations que le matelot doit effectuer avant le départ, en précisant à qui il rend compte en cas d’anomalie.

Ressources : D1

E1-Q2 · 2 point(s)

Calculez le temps de déplacement entre le quai des Aulnes et le point de contrôle. Donnez le calcul et le résultat en heures et minutes.

Ressources : D1

E1-Q3 · 2 point(s)

Calculez le temps de déplacement entre le point de contrôle et le terminal des Écluses. Donnez le calcul et le résultat en heures et minutes.

Ressources : D1

E1-Q4 · 3 point(s)

En tenant compte du départ à 08 h 10, du passage de l’ouvrage, de l’attente planifiée et des deux temps de déplacement, calculez l’heure d’arrivée prévisionnelle au terminal. Montrez l’addition des durées.

Ressources : D1

E1-Q5 · 2 point(s)

D’après D2, combien de palettes peuvent être retenues pour le calcul de la masse chargée ? Justifiez votre choix par la consigne interne et le défaut décrit.

Ressources : D2

E1-Q6 · 3 point(s)

Calculez la masse des palettes retenues, puis la masse totale de cargaison après chargement en ajoutant la cargaison déjà présente. Donnez les deux résultats en tonnes.

Ressources : D2

E1-Q7 · 2 point(s)

Comparez la masse totale calculée à la limite interne fictive de 22,00 t. Calculez la marge restante sous cette limite et précisez explicitement qu’il s’agit de la convention du cas.

Ressources : D2

E1-Q8 · 2 point(s)

Proposez une répartition des palettes acceptées entre les zones avant, milieu et arrière qui respecte les consignes de D2. Indiquez aussi pourquoi cette répartition ne suffit pas à conclure sur la stabilité réelle du bâtiment.

Ressources : D2

Étude 2 — Étude professionnelle 2 — Rendre compte d’une alerte et organiser l’accueil

E2-Q1 · 2 point(s)

À 09 h 15, quelle valeur de température est relevée et quel voyant est signalé ? Relevez les deux informations exactement à partir de D3.

Ressources : D3

E2-Q2 · 2 point(s)

Calculez l’augmentation de température entre 09 h 00 et 09 h 15. Donnez le résultat en °C.

Ressources : D3

E2-Q3 · 3 point(s)

Comparez le relevé de 09 h 15 au seuil d’alerte interne indiqué dans D3 et la pression d’huile à la plage habituelle fournie. Présentez séparément votre conclusion sur ces deux indications, sans inventer de diagnostic.

Ressources : D3

E2-Q4 · 3 point(s)

Rédigez un compte rendu bref au conducteur indiquant l’heure, les valeurs relevées et le voyant. N’affirmez aucune cause technique qui n’est pas établie dans le document.

Ressources : D3

E2-Q5 · 2 point(s)

D’après la consigne interne de D3, indiquez ce que le matelot ne doit pas entreprendre lui-même et qui prend les décisions concernant la suite de l’exploitation.

Ressources : D3

E2-Q6 · 2 point(s)

Le voyant de contrôle de la passerelle est rouge. Indiquez la conduite à tenir avant tout embarquement ou débarquement, conformément à la consigne fictive du cas.

Ressources : D3

E2-Q7 · 2 point(s)

Rédigez une phrase à adresser calmement à la passagère qui demande un accès sans marche. Votre phrase doit reconnaître sa demande, ne pas promettre un accès non confirmé et annoncer la démarche prévue auprès du conducteur.

Ressources : D3

E2-Q8 · 2 point(s)

Citez les quatre éléments que le format de compte rendu interne de D3 demande de consigner pour le suivi de l’incident.

Ressources : D3

Sources du cadre de compétences

Les sources définissent les compétences visées ; elles ne publient pas ce sujet blanc. Les données techniques du cas sont fournies dans les documents précédents.

- CAP - transport fluvial
- Référentiel d'activités, de compétences et d'évaluation — CAP - transport fluvial