CAP (Transport fluvial)

CORRIGÉ D'UN SUJET D'ENTRAÎNEMENT (NON OFFICIEL)

Proposition de corrigé rédigée par FormaV avec l'aide d'outils d'intelligence artificielle, pour un sujet d'entraînement FormaV. Ce n'est pas un document officiel de l'examen ; il peut contenir des erreurs.

Les sujets officiels des sessions passées et nos sujets d'entraînement sont classés sur https://captransportfluvial.fr/annales-sujets-et-corriges

Document mis en ligne par FormaV®. Reproduction ou diffusion sans autorisation interdite.

CAP Transport fluvial

CAP Transport fluvial - EP1 : Navigation et exploitation

Édition 2026 • Code sujet : FV-ENT-TF-EP1 • Durée : **1 heure** • Coefficient : **7**

Sommaire

Cliquez sur une partie pour y accéder directement

1. Analyse de la mission et vérifications réglementaires (3 questions) **Page 3**

2. Calculs de navigation et préparation des approvisionnements (3 questions) **Page 5**

3. Préparation des communications et de la manœuvre (3 questions) **Page 7**

4. Prévention et sécurité à bord (2 questions) **Page 9**

5. Ce qu'il faut retenir & Questions fréquentes (FAQ) (Synthèse & Q&A Examen) **Page 10**

Sujet associé **(PDF) :** https://captransportfluvial.fr/assets/annales/cap-transport-fluvial/Navigation et exploitation du bâtiment/2026/CAP (Transport fluvial) - Navigation et exploitation du bâtiment - Session 2026 - 1-Sujet.pdf

FormaV - document d'entraînement non officiel

1. Analyse de la mission et vérifications réglementaires

Le bâtiment Rivière Claire doit effectuer un voyage du quai des Deux-Rives au port de Chalon-sur-Saône, en passant par l'écluse de Saint-Jean-de-Losne. Ses dimensions et son tirant d'air sont comparés aux contraintes de l'écluse et du pont, puis les vérifications d'exploitation avant le passage sont examinées.

Question 1.1. À partir des dimensions du bâtiment et de celles de l'écluse, calculez les dégagements latéraux totaux et le dégagement longitudinal total. Indiquez si les dimensions du bâtiment sont compatibles avec les dimensions utiles de l'écluse.

On soustrait les dimensions hors tout du bâtiment aux dimensions utiles de l'écluse. Les différences donnent les dégagements totaux, sans supposer que le bâtiment est centré.

Dégagement	Calcul	Résultat
Latéral total	5,60 - 5,05	0,55 m
Longitudinal total	40,00 - 38,00	2,00 m

La largeur et la longueur du bâtiment sont chacune inférieures aux dimensions utiles correspondantes. Il est donc compatible avec l'écluse sur le seul critère dimensionnel; les dégagements indiqués sont des totaux, pas des marges par côté ou par extrémité.

✓ RÉPONSE À RETENIR

Dégagements totaux : 0,55 m latéralement et 2,00 m longitudinalement. Les dimensions du bâtiment sont compatibles avec celles de l'écluse.

Question 1.2. À partir du tirant d'air du bâtiment et du tirant d'air minimal indiqué pour le pont de l'itinéraire, calculez la marge verticale disponible et concluez sur le passage au regard de cette seule donnée.

La marge verticale se détermine en retranchant le tirant d'air du bâtiment de la valeur minimale indiquée pour le pont : $4,20 - 3,85 = 0,35$ m. Le bâtiment dispose donc de 35 cm de marge au regard de cette donnée. Son tirant d'air est inférieur à la valeur indiquée, le passage est donc compatible sur ce seul critère. Cette conclusion ne dispense pas de confirmer les conditions locales de navigation avant le départ.

✓ RÉPONSE À RETENIR

Marge verticale disponible : 0,35 m. Le passage est compatible au regard du seul tirant d'air indiqué pour le pont.

FormaV - document d'entraînement non officiel

Question 1.3. Relevez dans le DT 2 deux vérifications à effectuer avant de vous présenter à l’écluse et indiquez, pour chacune, l’information à communiquer ou à confirmer auprès de l’éclusier.

Le DT 2 demande de vérifier la disponibilité de l’écluse et la compatibilité dimensionnelle. Auprès de l’éclusier, demander si l’ouvrage est disponible et obtenir l’autorisation d’entrée avant de s’y engager. Communiquer les dimensions hors tout du bâtiment, soit 38,00 m de longueur et 5,05 m de largeur, afin de confirmer leur compatibilité avec les dimensions utiles de l’écluse : 40,00 m sur 5,60 m. L’autorisation doit être confirmée avant l’entrée, même si les dimensions sont compatibles.

✓ RÉPONSE À RETENIR

Confirmer auprès de l’éclusier la disponibilité de l’écluse et l’autorisation d’entrée; communiquer la longueur de 38,00 m et la largeur de 5,05 m pour valider la compatibilité dimensionnelle.

FormaV - document d'entraînement non officiel

2. Calculs de navigation et préparation des approvisionnements

Le parcours du quai des Deux-Rives au port de Chalon-sur-Saône mesure 42 km, et la vitesse moyenne de calcul est de 9 km/h. L'estimation du carburant tient compte de 25 minutes d'attente à l'écluse, des consommations horaires en navigation et au ralenti, ainsi que d'une réserve de 15 %.

Question 2.1. Calculez la durée de navigation du parcours en heures et minutes, puis l'heure d'arrivée théorique au port de Chalon-sur-Saône en tenant compte des 25 minutes d'attente à l'écluse et du départ à 07 h 10.

La durée de navigation est **42 ÷ 9 = 4,6667 h**, soit 4 h 40 min. L'attente à l'écluse porte la durée totale à 5 h 05 min. En ajoutant cette durée au départ de 07 h 10, l'arrivée théorique au port de Chalon-sur-Saône est à **12 h 15**.

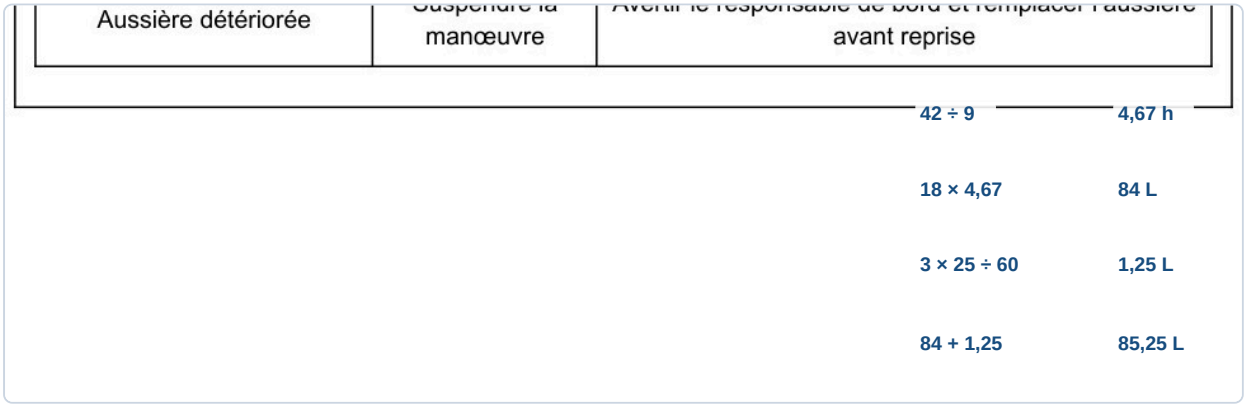
> ✓ RÉPONSE À RETENIR
>
> Navigation : 4 h 40 min. Arrivée théorique : 12 h 15.

Question 2.2. Calculez la consommation de carburant en navigation et celle correspondant à l'attente à l'écluse. Présentez le détail des calculs et donnez la consommation totale avant réserve.

Élément	Calcul	Résultat
Durée de navigation	42 ÷ 9	4,6667 h
Consommation en navigation	18 × 4,6667	84 L
Consommation pendant l'attente	3 × 25 ÷ 60	1,25 L
Total avant réserve	84 + 1,25	85,25 L

La durée exacte utilisée pour la navigation est 4 h 40 min, soit 42 ÷ 9 h. La consommation totale avant réserve additionne les consommations en navigation et pendant l'attente à l'écluse.

DR 1 complété : calculs avant réserve



> ✓ RÉPONSE À RETENIR
>
> Total avant réserve : 85,25 L.

FormaV - document d'entraînement non officiel

Question 2.3. **Ajoutez une réserve de 15 % à la consommation totale avant réserve, déterminez la quantité minimale de carburant à prévoir en arrondissant au litre supérieur, puis inscrivez vos résultats dans le DR 1.**

La réserve vaut **85,25 × 15 % = 12,7875 L**. La quantité totale avec réserve est donc 85,25 + 12,7875 = 98,0375 L, soit aussi 85,25 × 1,15. L'arrondi au litre supérieur s'applique à cette quantité finale : il faut prévoir **99 L**. Reportez la réserve et la quantité minimale dans les deux dernières lignes du DR 1.

DR 1 complété : réserve et quantité minimale

	85,25 × 15 %	12,7875 L
	85,25 × 1,15	99 L

✓ RÉPONSE À RETENIR

Réserve : 12,7875 L. Quantité minimale à prévoir : 99 L.

3. Préparation des communications et de la manœuvre

L'équipage doit annoncer son arrivée à l'écluse de Saint-Jean-de-Losne et préparer l'approche du bâtiment. Les consignes précisent le canal VHF, les informations à transmettre et l'obligation d'obtenir un accusé de réception ainsi qu'une autorisation avant l'entrée.

Question 3.1. Rédigez un message bref à transmettre à l'éclusier sur le canal indiqué au DT 3. Le message doit identifier le bâtiment, préciser sa position et sa destination, et communiquer ses dimensions hors tout ainsi que son tirant d'eau.

Appel à transmettre sur le canal VHF 18, en s'identifiant par le nom du bâtiment. Message possible :

> « Écluse de Saint-Jean-de-Losne, ici Rivière Claire. Position : en approche depuis le quai des Deux-Rives. Destination : port de Chalon-sur-Saône. Longueur hors tout : 38,00 m ; largeur hors tout : 5,05 m ; tirant d'eau : 1,20 m. »

Écouter ensuite la réponse de l'éclusier et attendre l'accusé de réception ainsi que l'autorisation d'entrée.

✓ **RÉPONSE À RETENIR**

VHF 18 : Rivière Claire, en approche depuis le quai des Deux-Rives, destination Chalon-sur-Saône, 38,00 m × 5,05 m, tirant d'eau 1,20 m.

Question 3.2. Avant l'approche de l'écluse, indiquez deux actions de préparation à réaliser à bord et précisez le résultat attendu pour chacune.

1. Désigner la personne responsable de la manœuvre et établir une communication claire avec le conducteur. Résultat attendu : chacun connaît son rôle et les ordres peuvent être compris sans ambiguïté.
2. Vérifier les aussières et faire porter les équipements de protection adaptés avant la manipulation. Résultat attendu : le matériel est utilisable et l'équipage est protégé, avec les mains et les pieds hors des boucles et zones de pincement.

✓ **RÉPONSE À RETENIR**

Responsable et communications définis ; équipage protégé et aussières vérifiées avant la manœuvre.

Question 3.3. Indiquez la conduite à tenir si aucune réponse n'est reçue après l'appel à l'écluse et précisez pourquoi il ne faut pas s'engager sans autorisation.

Sans réponse, ne pas s'engager dans l'écluse. Répéter l'appel sur le canal VHF 18 selon les consignes, rester en attente et écouter jusqu'à obtenir un accusé de réception et une autorisation d'entrée. Cette confirmation permet de vérifier que l'écluse est disponible et que l'entrée est autorisée. Sans elle, l'engagement pourrait créer une situation dangereuse pour le bâtiment, les autres usagers ou l'équipage. Reprendre l'approche seulement après accord explicite de l'éclusier.

FormaV - document d'entraînement non officiel

✓ RÉPONSE À RETENIR

Répéter l’appel sur VHF 18, rester en attente et n’entrer qu’après accusé de réception et autorisation.

FormaV - document d'entraînement non officiel

4. Prévention et sécurité à bord

La situation concerne la préparation des aussières et l'amarrage à faible vitesse. Les consignes de l'entreprise définissent les risques à prévenir et la conduite à suivre si une aussière est détériorée.

Question 4.1. Identifiez deux risques pour les personnes lors de la préparation des aussières et de l'amarrage. Pour chacun, indiquez une mesure de prévention adaptée.

Deux risques sont à prévenir pendant la préparation des aussières et l'amarrage :

- **Pincement ou coincement** des mains ou des pieds dans une boucle ou une zone de pincement : garder les membres à l'écart et porter les équipements de protection adaptés.
- **Choc par une aussière sous tension**, notamment en cas de rupture : ne jamais se placer dans son alignement. Une personne responsable dirige la manœuvre et veille à une communication claire entre le conducteur et l'équipage.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Éloigner mains et pieds des boucles ; rester hors de l'alignement des aussières sous tension et porter les protections adaptées.

Question 4.2. Si un membre d'équipage constate qu'une aussière est effilochée avant la manœuvre, indiquez les mesures immédiates à prendre, les personnes à prévenir et les conditions à réunir avant de reprendre la manœuvre.

1. Suspendre immédiatement la manœuvre et écarter l'aussière effilochée : elle ne doit pas être utilisée.
2. Avertir le responsable de bord et informer clairement le conducteur et l'équipage de l'anomalie.
3. Remplacer l'aussière détériorée par une aussière en bon état. Avant la reprise, s'assurer que le matériel défectueux est écarté et que l'équipage est prêt à poursuivre la manœuvre en sécurité.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Suspendre la manœuvre, avertir le responsable de bord et remplacer l'aussière détériorée avant toute reprise.

FormaV - document d'entraînement non officiel

Ce qu'il faut retenir de ce sujet (Édition 2026)

Bilan de l'épreuve : L'épreuve écrite EP1 du CAP Transport fluvial, Édition 2026, code FV-ENT-TF-EP1 dure une heure et vaut coefficient 7 pour l'unité EP1. À partir du voyage du Rivière Claire du quai des Deux-Rives au port de Chalon-sur-Saône, via l'écluse de Saint-Jean-de-Losne, elle évalue la vérification des ouvrages, les calculs de navigation et de carburant, les communications, la préparation de manœuvre et la prévention des risques.

Notions-clés, formules & règles à maîtriser

- La durée de navigation se calcule avec t = d / v, en exprimant le résultat en heures.
- La consommation de carburant se calcule avec V = q × t, en utilisant des unités de temps cohérentes.
- La quantité avec réserve s'obtient en majorant la consommation totale de 15 %, puis en arrondissant au litre supérieur.
- L'entrée dans l'écluse exige un accusé de réception et une autorisation; une aussière détériorée doit être remplacée avant reprise.

Points de vigilance & attentes du jury

- Comparez séparément longueur et largeur du bâtiment aux dimensions utiles de l'écluse, et calculez les dégagements demandés.
- Convertissez les minutes en heures pour calculer le carburant et détaillez séparément navigation et attente.
- Présentez les opérations avec leurs unités et appliquez l'arrondi au litre supérieur à la quantité minimale à prévoir.
- Dans le message à l'écluse, indiquez le nom, la position, la destination, la longueur, la largeur et le tirant d'eau.

Questions fréquentes sur cette épreuve (Q&A Examen)

Q : Comment convertir la durée du trajet en heures et minutes avant de calculer le carburant ?

Divisez la distance par la vitesse : 42 ÷ 9 = 4,666… heures, soit 4 h 40 min. Pour l'heure d'arrivée, ajoutez les 25 minutes d'attente à l'écluse à la durée de navigation, puis au départ fixé à 07 h 10.

Q : Comment déterminer si le bâtiment peut passer sous le pont indiqué ?

Comparez le tirant d'air du bâtiment, 3,85 m, au tirant d'air minimal indiqué pour le pont, 4,20 m. La marge est de 0,35 m; au regard de cette seule donnée, le tirant d'air du bâtiment est inférieur à la valeur indiquée.

Q : Comment gérer le temps et les différentes parties de l'épreuve ?

L'épreuve dure une heure et comporte quatre parties notées sur 5, 6, 5 et 4 points, soit 20 points au total. Aucun temps par partie n'est imposé; répartissez votre temps et réservez un moment aux calculs ainsi qu'au document réponse DR 1.

Q : Quels critères faut-il respecter pour les calculs et les consignes de sécurité ?

Le DR 1 demande de faire apparaître les opérations utilisées et les unités, avec un arrondi au litre supérieur pour la quantité minimale. Pour la sécurité, suspendez la manœuvre en cas d'anomalie, avertissez le responsable de bord et remplacez l'aussière détériorée avant la reprise.

Sujet associé **associé (PDF) :** https://captransportfluvial.fr/assets/annales/cap-transport-fluvial/Navigation et exploitation du bâtiment/2026/CAP (Transport fluvial) - Navigation et exploitation du bâtiment - Session 2026 - 1-Sujet.pdf
Ressources CAP (Transport fluvial) : Toutes les annales & corrigés • Fiches de révision complètes • Simulateur de notes d'examen

FormaV - document d'entraînement non officiel

Copyright © 2027 FormaV®. Tous droits réservés.

FormaV® est une marque déposée auprès de l'INPI sous le numéro 5227897.

Ce document a été élaboré par FormaV® avec le plus grand soin afin d'accompagner chaque apprenant vers la réussite de ses examens. Son contenu (textes, graphiques, méthodologies, tableaux, exercices, concepts, mises en forme) constitue une œuvre protégée par le droit d'auteur.

Toute copie, partage, reproduction, diffusion ou mise à disposition, même partielle, gratuite ou payante, est strictement interdite sans accord préalable et écrit de FormaV®, conformément aux articles L.111-1 et suivants du Code de la propriété intellectuelle. Dans une logique anti-plagiat, FormaV® se réserve le droit de vérifier toute utilisation illicite, y compris sur les plateformes en ligne ou sites tiers.

En utilisant ce document, vous vous engagez à respecter ces règles et à préserver l'intégrité du travail fourni. La consultation de ce document est strictement personnelle.

Merci de respecter le travail accompli afin de permettre la création continue de ressources pédagogiques fiables et accessibles.