CAP (Conducteur agent d'accueil en autobus et autocar)

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://capc4a.fr/annales-sujets-et-corriges

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

CAP C4A

CAP Conducteur agent d'accueil en autobus et autocar - Épreuve EP2

Édition 2026 • Code sujet : FV-ENT-C4A-EP2 • Durée : **2 h 30** • Coefficient : **6, dont 1 pour le chef-d'œuvre des scolaires et apprentis ; 6,1 indiqué en pied de page**

Sommaire

Cliquez sur une partie pour y accéder directement

1. **Préparation du véhicule et contrôles avant départ** (3 questions) — **Page 3**
2. **Conduite et manœuvres en sécurité** (5 questions) — **Page 6**
3. **Transport des voyageurs et confort de conduite** (3 questions) — **Page 9**
4. **Prévention et réaction à une situation incidentelle** (3 questions) — **Page 11**
5. **Ce qu'il faut retenir & Questions fréquentes (FAQ)** (Synthèse & Q&A Examen) — **Page 13**

Sujet associé **(PDF) :** https://capc4a.fr/assets/annales/cap-c4a/Conduite et sécurité en autobus et autocar/2026/CAP (Conducteur agent d'accueil en autobus et autocar) - Conduite et sécurité en autobus et autocar - Session 2026 - 1-Sujet.pdf

FormaV - document d'entraînement non officiel

1. Préparation du véhicule et contrôles avant départ

Au dépôt d'Autocars des Rives, le candidat prend son service et prépare un autocar affecté à une ligne périurbaine. À partir des DT 1 et DT 2, il contrôle le véhicule réel, signale les anomalies et renseigne le DR 1.

Question 1.1. Effectuer les contrôles extérieurs de prise de service concernant notamment les pneumatiques, l'éclairage, les vitrages, les rétroviseurs, les accès et les éventuelles fuites visibles. Pour chaque anomalie constatée, indiquer à l'évaluateur sa conséquence possible et la conduite à tenir avant le départ.

Zone	Contrôle extérieur	Risque et conduite à tenir si anomalie
Pneumatiques et roues	État apparent, usure, dommages, corps étrangers	Perte d'adhérence ou éclatement : signaler et suspendre le départ si la sécurité est compromise.
Éclairage, vitrages et rétroviseurs	État, propreté, visibilité et fonctionnement	Visibilité ou signalisation réduite : signaler et faire décider la remise en conformité.
Accès, issues et dessous du véhicule	Ouverture, fermeture, dégagement et fuites visibles	Risque de chute, d'évacuation difficile ou de panne : ne pas partir si la sécurité est affectée.

Effectuer un tour complet du véhicule en se référant aux repères du DT 1 et au véhicule réel. Décrire à l'évaluateur chaque anomalie observée, sa conséquence possible et l'action engagée. Ne pas intervenir mécaniquement sans autorisation. En cas de défaut susceptible de compromettre la sécurité ou la conformité, signaler immédiatement et attendre la décision de la personne compétente avant tout départ.

> **✓ RÉPONSE À RETENIR**
>
> Inspecter tout le pourtour, signaler les défauts et suspendre le départ si la sécurité ou la conformité est compromise.

Question 1.2. Contrôler dans l'habitacle les équipements de sécurité, les issues de secours, l'accessibilité des circulations, les ceintures présentes et l'état apparent des sièges. Montrer comment vérifier le fonctionnement des dispositifs demandés par l'évaluateur en respectant la notice du véhicule.

1. Parcourir l'habitacle : vérifier que les circulations et l'accès aux issues de secours sont dégagés, et repérer les équipements de sécurité.
2. Contrôler l'état apparent des sièges et la présence des ceintures aux places qui en sont équipées. Vérifier leur bouclage et leur fonctionnement sans forcer.
3. Montrer à l'évaluateur les vérifications demandées, conformément à la notice du véhicule, notamment pour les dispositifs dont il demande le contrôle.
4. Signaler toute absence, détérioration ou défaillance. Ne pas démonter ni effectuer de réparation ou de réglage non autorisé.

Un défaut qui compromet la sécurité, l'accès ou l'évacuation impose de suspendre le départ jusqu'à la décision de la personne compétente.

FormaV - document d'entraînement non officiel

✓ RÉPONSE À RETENIR

Circulations et issues dégagées, sièges et ceintures contrôlés, équipements vérifiés selon la notice. Signaler tout défaut de sécurité.

Question 1.3. Compléter le DR 1 en distinguant les contrôles réalisés, les anomalies observées et les actions à engager. Expliquer pourquoi toute anomalie affectant la sécurité ou la conformité impose de suspendre le départ jusqu'à la décision de la personne compétente.

Reporter sur le DR 1 le constat réellement fait pendant l'inspection : conforme ou anomalie décrite précisément. Ne pas présumer de l'état du véhicule. Pour chaque défaut, noter l'action ou le signalement engagé.

Point du DR 1	Constat à inscrire	Action en cas d'anomalie
Pneumatiques et roues	État conforme ou défaut observé	Signaler ; suspendre si la sécurité est compromise.
Éclairage et signalisation	Fonctionnement vérifié ou défaut observé	Signaler et appliquer la procédure de l'entreprise.
Vitrages, rétroviseurs et visibilité	État vérifié ou défaut observé	Ne pas partir si la visibilité est compromise.
Accès, portes et issues	Accès et fonctionnement vérifiés ou défaut observé	Suspendre si l'accès ou l'évacuation n'est pas sûr.
Habitacle, sièges et circulations	État, dégagement et ceintures vérifiés ou défaut observé	Signaler et sécuriser avant le départ.
Équipements et documents	Présence vérifiée selon la consigne ou élément manquant	Alerter la personne compétente et appliquer la procédure.

Un défaut touchant la sécurité ou la conformité peut mettre en danger les voyageurs ou empêcher une évacuation sûre. Le départ reste donc suspendu jusqu'à la décision de la personne compétente. Reprendre uniquement lorsque la situation a été vérifiée et que la procédure de l'entreprise l'autorise.

DR 1 : repères de saisie

Point contrôlé	Constat : conforme ou anomalie	Action ou signalement
Pneumatiques et état apparent des roues	..... Constat réel	..... Si anomalie .....
Éclairage et signalisation	..... Constat réel	..... Si anomalie .....
Vitrages, rétroviseurs et visibilité	..... Constat réel	..... Si anomalie .....
Accès, portes et issues de secours	..... Constat réel	..... Si anomalie .....
Habitacle, sièges et circulations	..... Constat réel	..... Si anomalie .....
Équipements et documents de bord selon consigne	..... Constat réel	..... Si anomalie .....

FormaV - document d'entraînement non officiel

✓ RÉPONSE À RETENIR

DR 1 : inscrire les constats réels et les actions engagées. Suspendre le départ en cas de défaut de sécurité ou de conformité.

FormaV - document d'entraînement non officiel

2. Conduite et manœuvres en sécurité

Le candidat conduit sous la supervision de l'évaluateur un autocar de 12 m sur un parcours périurbain, en tenant compte de ses dimensions et des conditions de circulation. Le DT 3 et le DR 2 servent à préparer des estimations de trajet et de distance d'arrêt, qui ne remplacent pas l'analyse de la situation réelle.

Question 2.1. Avant de démarrer, régler le poste de conduite et les éléments utiles à la visibilité, mettre la ceinture et présenter les vérifications immédiates avant mise en mouvement. Démarrer en s'assurant que les voyageurs sont installés et que les accès sont fermés.

Réglez le siège et les commandes, puis les rétroviseurs pour voir correctement autour du véhicule. Bouclez la ceinture. Avant de démarrer, vérifiez les témoins utiles, l’environnement immédiat et la fermeture des accès. Assurez-vous que les voyageurs sont installés et que personne ne se trouve dans une zone de danger. Démarrez seulement lorsque ces contrôles sont satisfaisants, selon la procédure du véhicule.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Poste réglé, ceinture bouclée, voyageurs installés et accès fermés : départ après vérification des témoins et de l’environnement.

Question 2.2. Adapter l'allure aux limitations signalées, à la visibilité, à l'état de la chaussée et aux dimensions de l'autocar. À l'approche d'un virage ou d'un rétrécissement, décrire ou montrer comment anticiper le balayage du véhicule, le porte-à-faux et les risques pour les autres usagers.

Respectez les limitations et réduisez l’allure selon la visibilité, l’adhérence et la circulation. Avec un autocar de 12,00 m de long et 2,55 m de large, anticipez largement virages et croisements. Avant de tourner, contrôlez les rétroviseurs et les zones peu visibles. Adaptez votre placement et votre trajectoire au balayage de l’arrière et au porte-à-faux, en laissant une marge aux autres usagers. Dans un passage étroit, ralentissez et attendez si le passage n’est pas sûr.

> ✓ **RÉPONSE À RETENIR**
>
> Allure adaptée aux conditions et trajectoire anticipée en tenant compte du balayage, du porte-à-faux et de la largeur de l’autocar.

Question 2.3. Réaliser les changements de direction, arrêts et redémarrages demandés. Contrôler l'environnement avant toute manœuvre, utiliser les rétroviseurs et les aides disponibles, et interrompre la manœuvre si la visibilité ou la sécurité n'est pas assurée.

Avant chaque changement de direction, arrêt ou redémarrage, contrôlez la signalisation, les rétroviseurs et les angles morts, puis signalez votre intention. Réduisez progressivement l’allure et réalisez la manœuvre sans gêner ni mettre en danger les autres usagers. Utilisez les aides disponibles et surveillez les abords pendant l’action. Si une personne, un obstacle ou un manque de visibilité rend la manœuvre incertaine, immobilisez le véhicule et ne reprenez que lorsque la sécurité est assurée.

FormaV - document d'entraînement non officiel

✓ RÉPONSE À RETENIR

Manœuvres signalées et contrôlées en continu ; immobilisation immédiate si la visibilité ou la sécurité n'est pas assurée.

Question 2.4. Effectuer la manœuvre de stationnement demandée sur une zone dégagée. Choisir une trajectoire adaptée aux dimensions du véhicule, progresser à allure maîtrisée et vérifier l'absence d'obstacle ou de personne dans les zones de danger. En cas de doute, immobiliser le véhicule et demander une assistance adaptée.

1. Choisissez une zone dégagée et vérifiez qu'elle permet le stationnement d'un véhicule de 12,00 m de long et 2,55 m de large.
2. Contrôlez les abords, les rétroviseurs, les aides et les zones de danger, puis engagez une trajectoire progressive à allure maîtrisée.
3. Surveillez les personnes et les obstacles pendant toute la manœuvre. En cas de doute, immobilisez l'autocar et demandez une assistance adaptée. Une fois stationné, sécurisez le véhicule.

✓ RÉPONSE À RETENIR

Stationnement progressif dans une zone dégagée, avec contrôle continu des obstacles, des personnes et des zones de danger.

Préparation de l'itinéraire et estimation

Question DR 2. Compléter le DR 2 à partir des données du DT 3, en indiquant les méthodes de calcul et les unités : déterminer la durée prévisionnelle du parcours de 18 km à 30 km/h, l'heure après le parcours et l'arrêt de régulation de 8 minutes, convertir 50 km/h en m/s, puis estimer les distances d'arrêt sur chaussée sèche et humide selon le modèle fourni.

La durée du parcours se calcule avec la vitesse moyenne prévisionnelle : 18 ÷ 30 = 0,6 h, soit 36 min. L'heure estimée inclut ensuite l'arrêt de régulation. Pour les distances d'arrêt, convertissez d'abord 50 km/h en m/s. Sur chaussée humide, le facteur 1,5 s'applique uniquement à la distance de freinage, pas à la distance de réaction.

Élément	Calcul ou méthode	Résultat
Durée du parcours	18 ÷ 30 h = 0,6 h	36 min
Heure avec arrêt	8 h 00 + 36 min + 8 min	8 h 44
Vitesse convertie	50 × 1 000 ÷ 3 600	13,89 m/s
Arrêt sur chaussée sèche	$13,89 \times 1,0 + 13,89^2 \div (2 \times 5,0)$	33,18 m
Arrêt sur chaussée humide	$13,89 \times 1,0 + 1,5 \times [13,89^2 \div (2 \times 5,0)]$	42,82 m

Ces distances sont des estimations du modèle fourni. Elles ne remplacent ni l'analyse des conditions réelles ni les distances de sécurité.

DR 2 complété

Tableau de préparation de mission

Élément à déterminer	Calcul ou méthode	Résultat
Durée prévisionnelle du parcours de 18 km à 30 km/h		36 min
Heure prévisionnelle après le parcours et l'arrêt de régulation de 8 min		8 h 44
Conversion de 50 km/h en m/s		13,89 m/s
Distance d'arrêt estimée sur chaussée sèche selon le modèle fourni		33,18 m
Distance d'arrêt estimée sur chaussée humide selon le modèle fourni		42,82 m

✓ RÉPONSE À RETENIR

Parcours : 36 min ; heure estimée : 8 h 44 ; vitesse : 13,89 m/s ; arrêt estimé : 33,18 m à sec et 42,82 m sur chaussée humide.

FormaV - document d'entraînement non officiel

3. Transport des voyageurs et confort de conduite

La mission consiste à transporter 36 voyageurs sur une ligne périurbaine, avec une conduite souple et des arrêts maîtrisés. Les consignes de service portent sur la fermeture des accès, la prévention des chutes et l'attention à apporter aux voyageurs ayant besoin d'aide.

Question 3.1. Avant le départ et lors d'un arrêt, réaliser les actions nécessaires pour limiter les risques de chute ou de coincement des voyageurs. Expliquer comment confirmer que les conditions permettent de repartir en sécurité.

1. Avant le départ, donner les consignes de sécurité utiles et vérifier que les voyageurs sont installés, que les accès sont fermés et que personne ni aucun objet ne gêne leur fermeture.
2. À l'arrêt, immobiliser l'autocar dans une zone adaptée avant de sécuriser puis d'ouvrir les accès. Surveiller la montée et la descente, en particulier des voyageurs ayant besoin d'aide, pour prévenir les chutes et les coincements.
3. Avant de repartir, vérifier que les déplacements des voyageurs sont terminés, que les accès sont refermés et que l'environnement du véhicule est dégagé. Ne repartir qu'après confirmation visuelle des conditions de sécurité.

> **✓ RÉPONSE À RETENIR**
>
> Vérifier les voyageurs, les accès fermés et l'environnement dégagé avant tout départ.

Question 3.2. Sur le parcours, adopter une conduite favorisant le confort des voyageurs tout en conservant une marge de sécurité. Justifier les choix d'allure, d'anticipation et de freinage par rapport à la circulation et à l'état de la chaussée.

Adapter l'allure aux limitations, à la visibilité, à la circulation, aux dimensions de l'autocar et à l'état de la chaussée. La vitesse moyenne prévisionnelle ne constitue pas une vitesse à maintenir. Sur chaussée humide ou dégradée, ralentir et augmenter la marge de sécurité.

- Observer loin et anticiper les ralentissements, virages, arrêts et changements de circulation.
- Relâcher l'accélérateur à l'avance et freiner progressivement, sans à-coups, en gardant une distance suffisante.
- Réduire l'allure avant une zone à risque pour préserver la stabilité et le confort des voyageurs.

La conduite souple reste subordonnée aux conditions réelles et à la sécurité.

> **✓ RÉPONSE À RETENIR**
>
> Allure adaptée, anticipation et freinage progressif, avec une marge accrue si la chaussée ou la circulation se dégrade.

FormaV - document d'entraînement non officiel

Question 3.3. Lorsqu'un voyageur signale un malaise léger pendant que l'autocar circule, indiquer à l'évaluateur où et comment immobiliser le véhicule en sécurité, puis présenter les premières actions à entreprendre selon les consignes de l'entreprise et sans se mettre en danger.

Ne pas freiner brusquement. Rejoindre un emplacement sûr et adapté, si possible hors de la circulation, puis immobiliser et sécuriser l'autocar avant de s'occuper du voyageur. Ne pas utiliser de téléphone en conduisant.

Une fois à l'arrêt, évaluer l'état du voyageur sans se mettre en danger et appliquer les consignes de l'entreprise. Demander l'aide d'une personne compétente présente et alerter les secours si l'état le justifie ou s'aggrave. Transmettre la localisation et les faits observés, puis ne repartir qu'une fois la situation prise en charge et la sécurité rétablie.

✓ RÉPONSE À RETENIR

S'arrêter en lieu sûr, sécuriser l'autocar, évaluer le voyageur et appliquer la procédure d'entreprise, en alertant les secours si nécessaire.

FormaV - document d'entraînement non officiel

4. Prévention et réaction à une situation incidentelle

En fin de parcours, l'évaluateur présente un incident possible, comme un voyant d'alerte, une anomalie à l'arrêt ou un obstacle empêchant la poursuite de la mission. Le candidat doit protéger les voyageurs et les autres usagers, évaluer les risques, alerter et rendre compte conformément aux consignes.

Question 4.1. À partir de la situation présentée, choisir un emplacement d'immobilisation sûr et réaliser les actions immédiates permettant de protéger les voyageurs et les autres usagers. Expliquer les risques que ces actions cherchent à éviter.

Choisir un emplacement stable et aussi éloigné que possible de la circulation : aire de stationnement, arrêt adapté ou accotement suffisamment sûr. Éviter une voie de circulation, un virage sans visibilité et toute zone exposée à un autre danger. Immobiliser l'autocar, serrer le frein de stationnement et activer les feux de détresse si nécessaire.

- Protéger les voyageurs et leur demander de rester à bord, sauf danger imposant l'évacuation.
- Si une évacuation est nécessaire, choisir un lieu sûr et éviter de faire traverser la chaussée.
- Ne pas intervenir sur un équipement dangereux.

Ces mesures préviennent une collision secondaire, une chute ou l'exposition des voyageurs au trafic.

> **✓ RÉPONSE À RETENIR**
>
> Immobiliser en lieu sûr, signaler le véhicule, protéger les voyageurs et éviter toute exposition au trafic ou toute intervention dangereuse.

Question 4.2. Indiquer les informations essentielles à transmettre lors de l'alerte : localisation, nature de l'incident, nombre de personnes concernées, risques immédiats et moyens nécessaires. Ne reprendre la route qu'après autorisation ou résolution conforme de l'incident.

Transmettre un message clair à la personne compétente de l'entreprise et, si la gravité l'exige, aux services d'urgence. Préciser :

1. la localisation exacte, le sens de circulation et un repère permettant de retrouver l'autocar ;
2. la nature de l'incident et les anomalies constatées, sans supposition ;
3. le nombre de personnes à bord, jusqu'à 36 voyageurs selon la situation, ainsi que le nombre de personnes blessées ou en difficulté ;
4. les dangers immédiats et les moyens nécessaires, par exemple une assistance médicale ou un dépannage.

Rester joignable, appliquer les consignes reçues et ne repartir qu'après autorisation ou résolution vérifiée de l'incident.

> **✓ RÉPONSE À RETENIR**
>
> Transmettre la localisation, l'incident, le bilan humain, les risques et l'aide nécessaire. Attendre l'autorisation ou la résolution vérifiée avant de repartir.

FormaV - document d'entraînement non officiel

Question 4.3. Après la mise en sécurité, consigner l'anomalie et rendre compte à la personne compétente. Expliquer pourquoi un défaut touchant au freinage, à la direction, aux pneumatiques ou à une issue de secours impose de ne pas poursuivre le service avant vérification.

Après avoir sécurisé les personnes, noter l'heure, le lieu, les circonstances, le voyant ou le défaut observé, ses conséquences et les mesures prises. Transmettre ces éléments à la personne compétente selon la procédure de l'entreprise. Rester factuel, sans établir de diagnostic ni effectuer de réparation non autorisée.

Un défaut de freinage ou de direction peut empêcher de maîtriser ou d'arrêter l'autocar. Un pneumatique défectueux peut provoquer une perte de contrôle ; une issue de secours inutilisable compromet l'évacuation. Selon le DT 2, tout défaut touchant un organe de sécurité suspend le départ jusqu'à vérification et décision de la personne compétente.

> **✓ RÉPONSE À RETENIR**
>
> Consigner et signaler l'anomalie. Immobiliser le véhicule et reprendre le service uniquement après vérification et décision de la personne compétente.

FormaV - document d'entraînement non officiel

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

Bilan de l'épreuve : L'épreuve pratique EP2 du CAP Conducteur agent d'accueil en autobus et autocar, Édition 2026, porte le code FV-ENT-C4A-EP2 et dure 2 h 30. Le coefficient est indiqué comme 6, dont 1 pour le chef-d'œuvre, et 6,1 en pied de page. Le scénario d'autocar périurbain évalue les contrôles, la conduite, le transport des voyageurs, les calculs préparatoires et la gestion d'incidents.

Notions-clés, formules & règles à maîtriser

- Le temps prévisionnel de parcours s'estime par t = d/v, avec des unités cohérentes ; la moyenne de planification n'est pas une vitesse à maintenir.
- Le modèle fourni estime la distance d'arrêt par da = vtr + v²/(2a), avec v en m/s, tr = 1,0 s et a = 5,0 m/s².
- Dans le scénario, la distance de freinage estimée sur chaussée humide vaut 1,5 fois celle estimée sur chaussée sèche.
- Les dimensions guident l'anticipation : balayage et porte-à-faux en virage, largeur en croisement et hauteur face aux obstacles.

Points de vigilance & attentes du jury

- Comparer les contrôles au véhicule réel et à sa notice ; le schéma du DT 1 est indicatif et ne remplace pas l'inspection.
- Signaler toute anomalie touchant à la sécurité et suspendre le départ jusqu'à la décision de la personne compétente.
- Ne pas confondre les estimations du DT 3 avec des distances réglementaires ou une garantie de distance d'arrêt réelle.
- Avant toute manœuvre, vérifier l'environnement ; immobiliser le véhicule et demander de l'aide si la visibilité ou la sécurité est incertaine.

Questions fréquentes sur cette épreuve (Q&A Examen)

Q : Comment calculer la durée prévisionnelle du parcours ?

Utilisez t = d/v avec une distance et une vitesse exprimées dans des unités cohérentes. Pour le parcours du sujet, divisez 18 km par 30 km/h, puis ajoutez les 8 minutes d'arrêt de régulation à l'horaire de départ.

Q : Comment appliquer le modèle de distance d'arrêt à 50 km/h ?

Convertissez d'abord 50 km/h en mètres par seconde, puis appliquez da = vtr + v²/(2a), avec tr = 1,0 s et a = 5,0 m/s². Pour l'estimation humide, multipliez la distance de freinage sèche par 1,5.

Q : Quels documents faut-il rendre et quelle est la durée de l'épreuve ?

L'épreuve dure 2 h 30 et la calculatrice n'est pas autorisée. Complétez et rendez avec la copie le DR 1 pour les contrôles et signalements, ainsi que le DR 2 pour la préparation de l'itinéraire et les estimations.

Q : Sur quels critères les évaluateurs observent-ils le candidat ?

Les évaluateurs observent les actions réalisées, les décisions prises et les explications données pendant les phases prévues. La sécurité des personnes et le respect du Code de la route priment sur le respect des horaires.

Sujet associé **associé (PDF) :** https://capc4a.fr/assets/annales/cap-c4a/Conduite et sécurité en autobus et autocar/2026/CAP (Conducteur agent d'accueil en autobus et autocar) - Conduite et sécurité en autobus et autocar - Session 2026 - 1-Sujet.pdf
Ressources CAP (Conducteur agent d'accueil en autobus et autocar) : 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.