



Individualisation des parcours de formation

2014

Dossier produit par Mr DENAYROLLES (Professeur en lycée professionnel en maintenance des véhicules automobiles dans l'académie de Toulouse)

Si on prend un peu de recul : nos besoins ou nos envies sont ...



Avoir un logement



Avoir des loisirs



Avoir une voiture, une moto ...



Avoir un ordinateur, un téléphone

Bref, pour subvenir à nos besoins financiers il est nécessaire d'avoir un emploi !





Et pour avoir un emploi, il est préférable d'avoir un diplôme qui lui découle directement d'une formation.

La formation, justement, est quasiment identique pour tous jusqu'à la fin du collège où à la fin de la 3e les élèves se présentent au diplôme national du brevet.

Donc, nous pouvons considérer que :

L'individualisation des parcours de formation commence après le collège.



Voie générale



Voie technologique



Je suis en 3e, il faut que je m'oriente ?

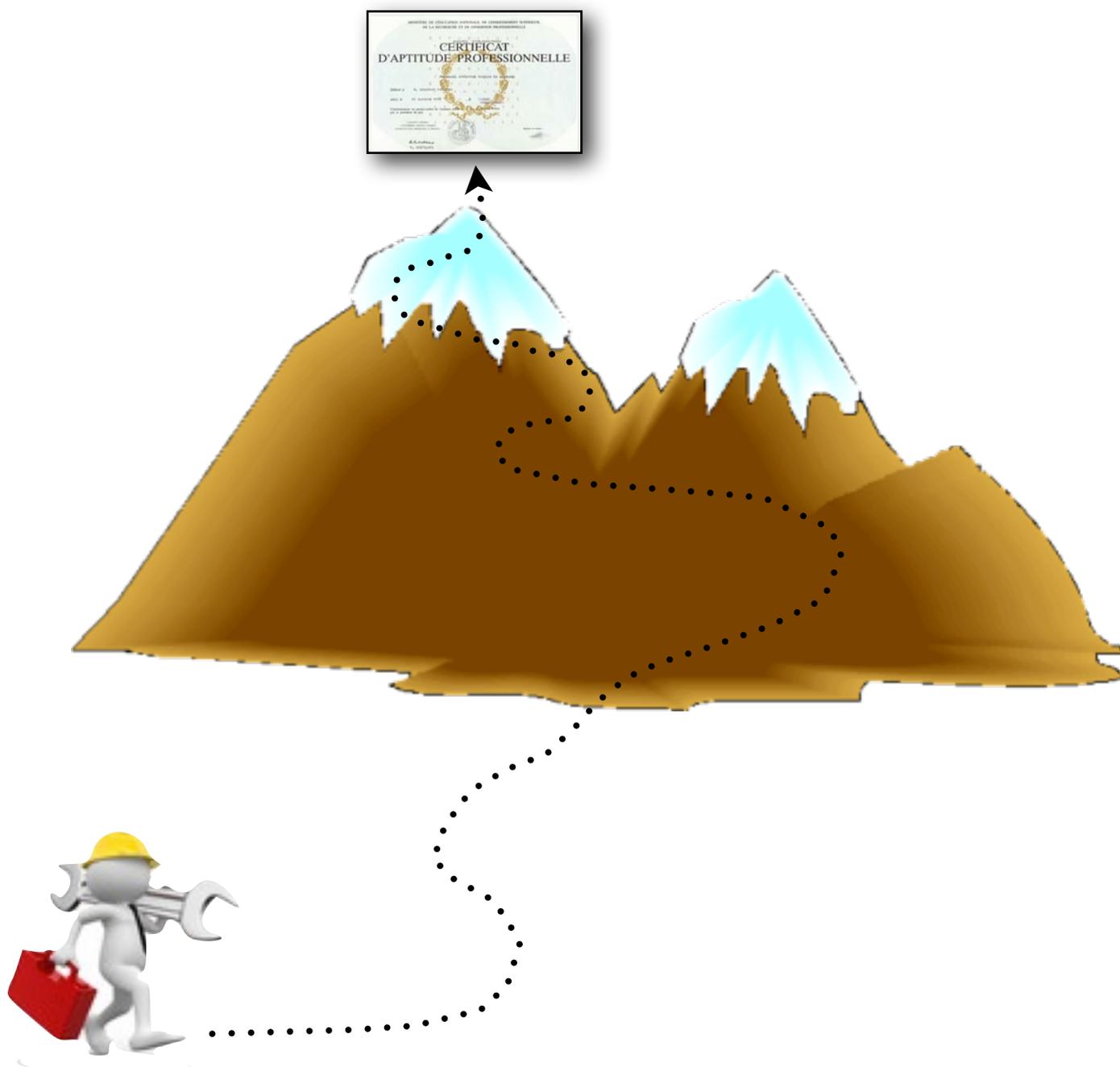


Voie professionnelle

Dans les pages qui suivent, l'individualisation des parcours de formation sera traitée uniquement dans la voie professionnelle en maintenance des véhicules automobiles.

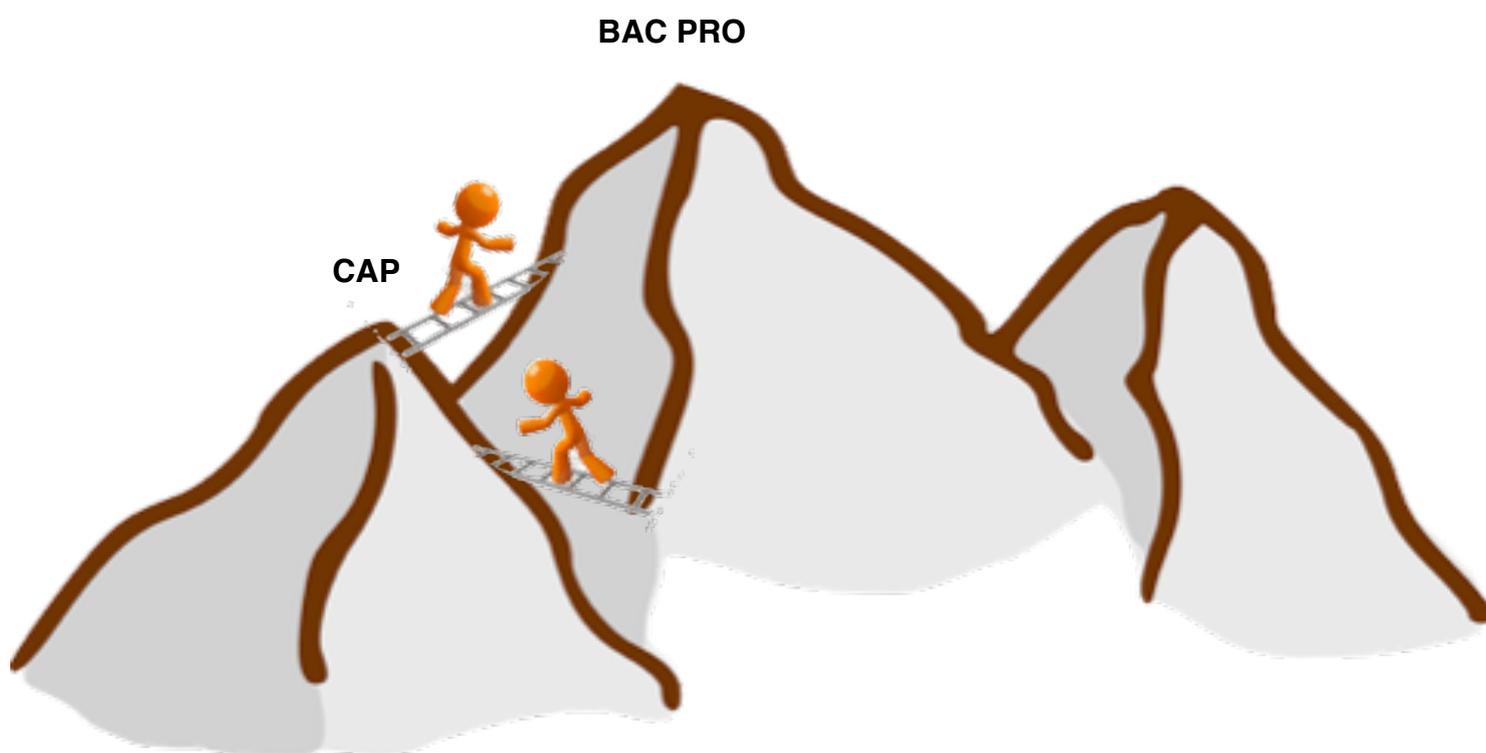
Analogie à l'ascension d'une montagne.

La formation permet aux élèves de gravir la montagne pour en atteindre le sommet (diplôme) en un temps donné.



Les passerelles et les formations

1) Les passerelles



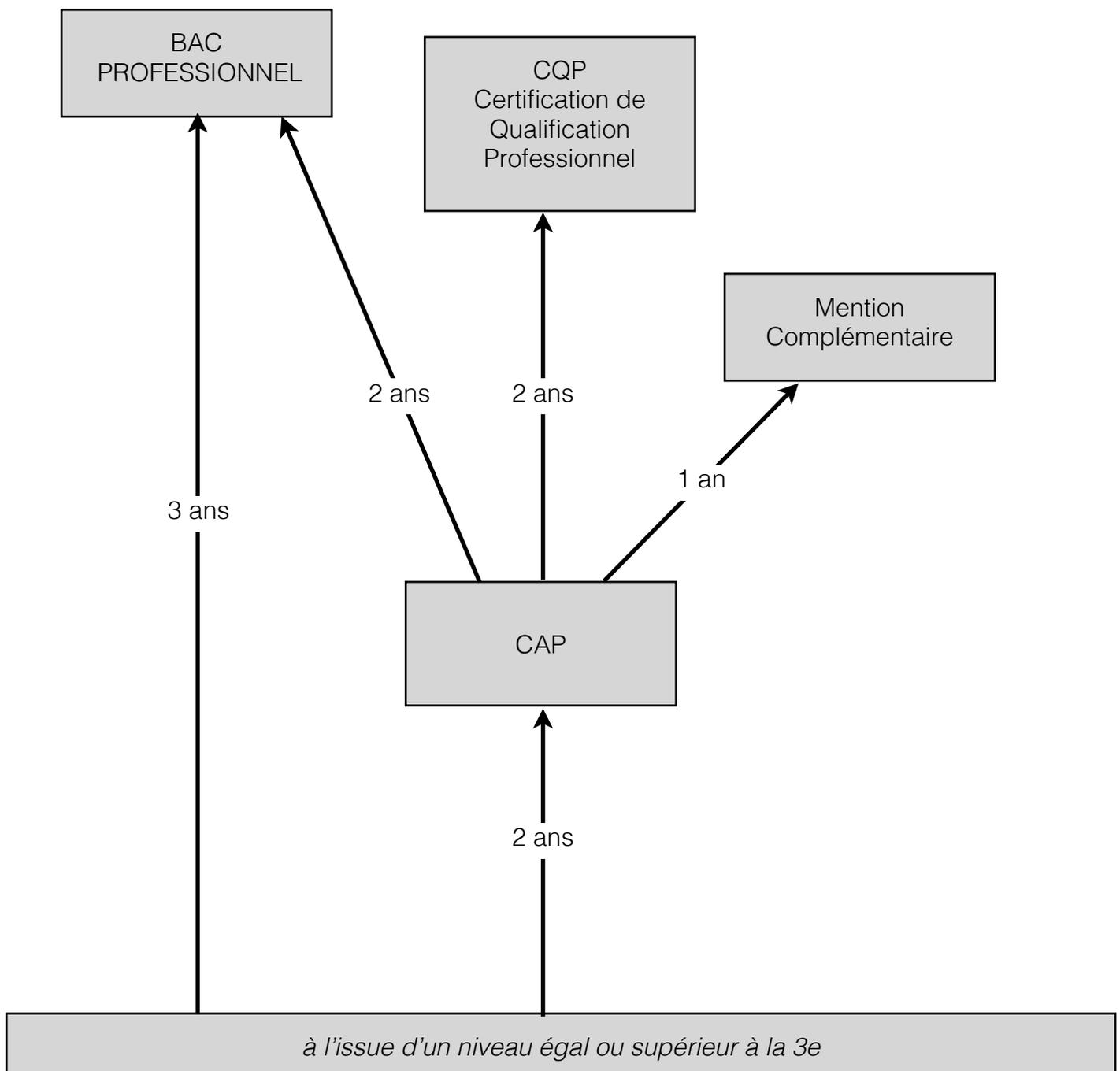
A partir de leur niveau de compétences, les élèves ont la possibilité de «naviguer» entre le CAP et le BAC PRO :

- A) l'élève est en difficulté en seconde BAC PRO, il se réoriente vers la terminale CAP
- B) l'élève est à l'aise à la fin de son CAP, il peut poursuivre en intégrant la première BAC PRO

Ces deux possibilités sont parfois successive et permette à l'élève d'acquérir les compétences du BAC PRO sur une année supplémentaire, soit 4 ans au total.

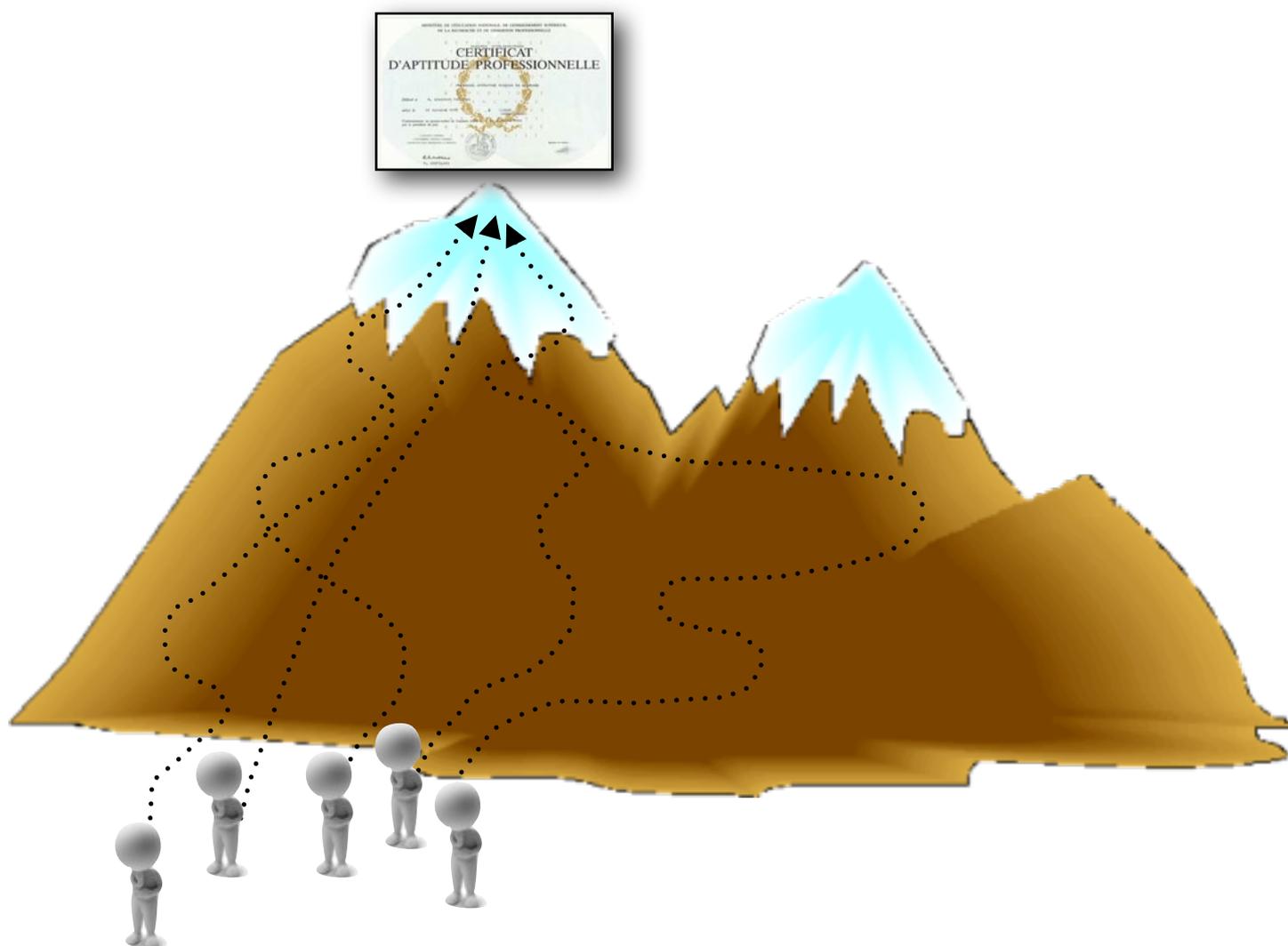
2) Les formations

La diversité des formations possible en MVA, participe à la l'individualisation des parcours de formation.



L'individualisation dans les acquisitions de compétences

Pour obtenir le diplôme (sommet), l'élève doit atteindre un niveau de compétence suffisant pour obtenir au minimum la note de 10/20. Pour cela, tous les élèves y parviennent de manière différente (le parcours).



Ainsi, 5 élèves en bas de la montagne (sortie du collège), ne prendrons pas le même parcours pour atteindre le sommet (diplôme), dans une même classe.

L'individualisation dans les acquisitions de compétences

Prenons des exemples pour illustrer le schéma précédent.

Prenons les résultats hypothétiques d'élèves ayant obtenu le diplôme du BAC PRO MVA de justesse, mais titulaire quand même !

1) Point de vue global sur toutes les matières

	Coefficient	Elève 2	Elève 3	Elève 4	Elève 5
Construction	40	12	28	22	22
Math science	40	12	19	21	18
TP physique	20	13	6	10	12
Technologie	60	28	35	29	23
Période de stage	40	28	32	24	38
Intervention véhicule	60	32	40	32	52
Haute technicité	60	31	40	31	55
Langue	40	23	13	21	17
Français	60	26	15	31	9
Histoire Géographie	40	34	13	21	6
Art appliqué	20	11	8	12	3
EPS	20	15	16	11	10
Total avec coefficient	500	265	265	265	265
Total sur 20	20	10,6	10,6	10,6	10,6

En analysant les résultats, les 4 élèves ont obtenu le même diplôme avec le même niveau global, cependant chacun possède des compétences très différentes.

L'élève 4 sera plus performant en entreprise que l'élève 1.

L'élève 3, moyen partout, pourra plus facilement poursuivre les études que l'élève 2 très faible dans les matières générales.

Ainsi, chaque élève possède SON propre diplôme.

2) Point de vue d'une matière

Prenons l'exemple de l'épreuve E 32 : intervention sur véhicule

Compétences évaluées	évaluation				Poids de l'évaluation
	0	1	2	3	
Epreuve E32 (Unité US.2) : Intervention sur véhicules					
Indicateurs de performance					
C 1.2 - Informer le client et l'entreprise sur la nature de l'intervention	non				
C 124 Compléter les documents de suivi et fournir les éléments nécessaires à la fabrication.					10%
C 125 Collecter toutes les données nécessaires à une intervention.					50%
C 1.3 - Collecter les données techniques					
C 2.1 - Organiser son poste de travail					
C 211 Choisir une aire de travail et ses équipements adaptés au diagnostic ou à l'intervention.					10%
C 212 Positionner et conditionner le véhicule.					10%
C 213 Maintenir en état son poste de travail					5%
C 2.2 - Diagnostiquer					
C 222 Choisir et définir les essais, les mesures, les contrôles à réaliser, adapter le processus de contrôle si besoin.					20%
C 223 Mettre en œuvre les essais et mesures prévus, analyser la démarche utilisée.					20%
C 224 Interpréter les relevés et identifier le ou les élément(s) défectueux.					10%
C 225 Identifier la ou les cause(s) du dysfonctionnement et mettre en œuvre une autre procédure pour confirmer le diagnostic initial.					10%
C 226 Recenser les conséquences sur un autre système ou composant.					25%
C31 - Réaliser une intervention sur un système complexe					
C311 Déposer, reposer, poser un élément ou un sous-ensemble.					10%
C312 Démonter, remettre en conformité, remonter les éléments et les organes.					10%
C313 Réaliser la mise au point du véhicule et s'assurer de la fiabilité des réglages.					10%
C314 Contrôler les performances et les caractéristiques du véhicule.					10%
C315 Identifier et signaler les manquements aux prescriptions réglementaires sur la sécurité des véhicules.					5%
C41 - Évaluer la qualité de son intervention					
C411 Effectuer le contrôle qualité de son intervention (auto contrôle).					5%
C 412 Appréhender les risques professionnels liés à l'intervention.					10%

Indicateurs de performance	0	1	2	3	Poids de l'évaluation
La liste des éléments nécessaires à la fabrication est fournie sans omission.					10%
Toutes les données, techniques et réglementaires, sont correctement recensées et collectées.					50%
Le poste, choix correspond à la réparation à effectuer.					10%
L'hygiène, la sécurité et l'ergonomie sont pris en compte.					5%
Le positionnement n'appelle aucune remarque sur le plan de la sécurité et de l'ergonomie.					20%
La protection du véhicule est assurée.					20%
L'intégrité du véhicule est respectée.					10%
Le poste de travail et les équipements utilisés sont nettoyés, rangés et remis en état.					10%
Les déchets sont classés et évacués dans le respect des normes ou des prescriptions de l'entreprise.					5%
L'hygiène, la sécurité et l'ergonomie sont pris en compte.					25%
Le choix et la définition des essais sont conformes.					5%
Le choix des mesures et contrôles assure l'efficacité et la rapidité du diagnostic.					7%
L'hygiène, la sécurité et l'ergonomie sont pris en compte.					2%
Les essais et mesures sont réalisés, selon les procédures et garantissent l'intégrité des personnes et des biens.					5%
Les résultats relevés sont exprimés dans l'unité et l'ordre de grandeur de la valeur attendue.					2%
L'analyse de la démarche utilisée est cohérente.					15%
Seuls les éléments défectueux sont signalés.					5%
Les résultats des mesures sont correctement interprétés.					10%
Identifier la ou les cause(s) du dysfonctionnement et mettre en œuvre une autre procédure pour confirmer le diagnostic initial.					10%
Le contrôle complémentaire confirme le diagnostic.					25%
Les incidences possibles sur un ou plusieurs autres systèmes sont recensées.					4%
Le choix des contrôles à mettre en œuvre est pertinent.					10%
Le temps d'intervention est économiquement acceptable					35%
Le véhicule, le bateau ou le système est remis en conformité.					10%
L'action n'appelle aucune remarque sur le plan de la sécurité. Elle est conforme au cahier des charges constructeur					10%
Le temps d'intervention est économiquement acceptable.					5%
L'élément est remis en conformité					10%
L'action garantit l'intégrité des personnes et des biens, elle est conforme au cahier des charges constructeur					10%
Les performances ou caractéristiques sont vérifiées et conformes aux prescriptions du constructeur.					10%
Les performances ou caractéristiques sont vérifiées et conformes aux prescriptions du constructeur.					10%
L'intervention est conforme à l'ordre de réparation.					10%
La réglementation en vigueur du point de vue sécurité est respectée.					5%
Les anomalies sont identifiées et signalées.					5%
La qualité de l'intervention est validée.					20%
La procédure qualité de l'entreprise est respectée.					15%
Le compte rendu est cohérent.					15%
L'intervention ne présente pas de risques d'accidents ou d'atteinte à la santé.					25%
Les situations dangereuses sont signalées.					25%

Taux pondéré de compétences et indicateurs évalués : 51,00%
Note brute obtenue par calcul automatique : 0,0 / 20
Note sur 20 proposée au jury : 0,0 / 60
Note x coefficient : 0,0

ATTENTION : dans le règlement actuel de l'examen, les compétences surlignées en bleu sont mentionnées dans plusieurs épreuves. Ne pas les évaluer plusieurs fois dans des épreuves différentes. Un choix, judicieux de la répartition des compétences à évaluer sur l'ensemble des situations d'évaluation est donc à faire globalement pour toutes les épreuves.

Conclusion

Si nous reprenons l'idée que l'individualisation des parcours de formation débute à la sortie du collège, alors nous pouvons confirmer que chaque parcours est individuel et unique.

Ainsi l'illustration suivante résume ceci :

