

Certificat de qualification de conducteur (Domaine Fluvial)

RNCP41850 · RNCP · Publiée

L'essentiel

Niveau de qualification	Niveau 5
Sigle	Autre — Autre certification professionnelle de droit
Code(s) NSF	311
Formacode(s)	31850
Code(s) ROME	N3103
Type d'enregistrement	Enregistrement de droit
Date d'échéance	14/05/2027

Certificateur(s)

MINISTERE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE, DE LA BIODIVERSITE, DE LA FORET, DE LA MER ET DE LA PECHE · SIRET : 11006801200050

Partenaires habilités

7 organismes habilités, d'après la liste publiée par France compétences : 1 à former et 6 à organiser l'évaluation.

Organisme	SIRET	Habilitation
Direction Départementale des Territoires de la Haute-Garonne	—	Organiser l'évaluation
Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin	—	Organiser l'évaluation
Direction Départementale des Territoires du Rhône	—	Organiser l'évaluation
Direction Départementale des Territoires et de la Mer de Loire-Atlantique	—	Organiser l'évaluation
Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Nord	—	Organiser l'évaluation
DIRECTION REGIONALE ET INTERDEPARTEMENTALE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'AMENAGEMENT ET DES TRANSPORTS D'ILE-DE-FRANCE	13002932500011	Organiser l'évaluation
GRETA ARDECHE DROME	20004632400022	Former

Résumé de la certification

OBJECTIFS ET CONTEXTE

Contexte :

- 1781 bateaux en France : La flotte fluviale de transport de marchandises, qui est au 4e rang européen, comprend en 2024, 934 unités d'une capacité de port en lourd totale de 1 million de tonnes.
- 52,4% : transport pour compte d'autrui
- 30,3% Transport de passagers

- 17,3% : Transport "de service
- 97% des entreprises de transport fluvial de marchandises comptent moins de 10 salariés, tout comme 88%,1% des entreprises de tourisme fluvial.

Marché du travail dans le secteur fluvial

Le phénomène de pénurie de la main d'œuvre embarquée frappe le secteur de la navigation intérieure avec acuité depuis la sortie de la crise sanitaire. Aucun marché ni aucune base de navigation n'est aujourd'hui épargné par cette situation dont les entreprises constatent chaque jour l'aggravation, dans le fret comme dans le passager, chez les armateurs comme les artisans, à Paris comme en Région.(pénurie et turn over constants).

- Il existe une disparité des salaires bruts des employés entre les pays d'Europe occidentale et les pays d'Europe centrale et orientale. Les salaires des employés du transport fluvial sont cinq fois plus élevés en Allemagne qu'en Hongrie. Cela a un impact sur le taux d'emplois de travailleurs étrangers notamment en Allemagne, Suisse et Pays-Bas. Pour exemple, en Allemagne dans le transport fluvial de marchandises, le taux d'emploi de travailleurs étrangers est de 35% (année 2019) contre 19% dans le secteur des transports dans sa totalité.
- La pyramide des âges du secteur fluvial fait apparaître un vieillissement net de la population professionnelle fluviale. S'agissant de la France, le transport fluvial de marchandises compte une part légèrement supérieure à la moyenne des employés âgés de 60 ans et plus, notamment en ce qui concerne les navigants, une part relativement importante des salariés devraient donc partir à la retraite au cours des prochaines années.

L'attractivité du secteur et les besoins en formation de navigants

Aujourd'hui, il y a une pénurie de personnel qualifié au niveau du commandement. De manière générale, on peut aussi constater un manque de conducteurs de bateaux qualifiés, en particulier pour l'exploitation des bateaux-citernes. Au regard du risque de pénurie du personnel navigant, les facteurs influant sur l'attractivité sont les suivants :

- les conditions de travail, la vie sur un bateau comporte des défis spécifiques et de nombreux jeunes préfèrent occuper des emplois à terre avec des horaires de travail réguliers et permettant de passer les week-ends chez eux.
- Le travail exigé des membres d'équipage s'avère de plus en plus technique, les entreprises de navigation intérieure recherchent souvent des profils encore plus spécialisés qu'auparavant, mais ceux-ci sont difficiles à trouver.

Par ailleurs, la Directive UE 2017/2397 du parlement et du Conseil du 12 décembre 2017 sur les qualifications professionnelles exige un allongement du temps de navigation de 540 jours et non plus de 100 jours pour pouvoir passer l'examen du certificat de qualification de conducteur (CQC). Cependant, et ce, même s'il existe une disposition transitoire qui prévoit également une formation plus courte pour l'accès à cet examen de conducteur, les problématiques de recrutement demeurent.

Une stratégie fluviale sur les thématiques de l'emploi et la formation a été initiée en 2024 pour pallier à la non attractivité du secteur et, par conséquent, à la problématique de pénurie de personnel et la feuille de route comprenant un plan d'actions doit être transmise à notre DGITM pour avis et mise en exécutions a postériori.

Le défi, à ce stade, de l'emploi et des qualifications est d'accroître la synergie entre les acteurs de la profession et mettre en place des actions pour réduire la pénurie de main d'œuvre et faciliter l'accès à la formation des membres d'équipage de pont et notamment du conducteur.

ACTIVITÉS VISÉES

Le conducteur doit être capable de donner des consignes aux autres membres d'équipage de pont et de superviser les tâches : Les principales activités visées pour exercer cette fonction sont les suivantes :

Management et gestion des ressources humaines :

- Émission des instructions aux autres membres d'équipage de pont et supervision des tâches qu'ils exécutent ;
- Application des connaissances relatives aux règles applicables en matière RH des équipages de bâtiment, notamment celles en matière de temps de repos et de composition des membres d'équipage de pont ;
- Organisation du plan de formation à l'attention des membres d'équipage de pont ;
- Prise des mesures destinées à assurer la sauvegarde de la vie humaine.

Navigation :

- Planification d'un voyage sur les voies d'eau intérieures à bord des bâtiments réglementaires (itinéraire le plus logique, le plus économique et le plus écologique pour atteindre les destinations de chargement et de déchargement) ;
- Démonstration d'opérations d'amarrage, de largage des amarres, de déhalage (remorquages), d'accouplement de convois, de barges de poussage : de mouillage, lors de passages des écluses ;
- Maîtrise de la réglementation technique relative aux bâtiments (cf ; ESTRIN : Standard européen établissant les prescriptions techniques des bâtiments de navigation intérieure) ;

- Vérification des documents obligatoires à bord relatif au bâtiment ainsi qu'aux membres d'équipage de pont (certificat d'immatriculation du bateau, certificat de jaugeage, carnet de contrôle des eaux usées etc...) ainsi que les certificats de qualification et autres attestations spécifiques pour le personnel de pont ;
- Garant de la sûreté et de la sécurité des personnes à bord, y compris en fournissant une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite conformément aux exigences en matière de formation et aux consignes figurant à l'annexe IV du règlement (UE) N° 1177/2010 : assimilation des méthodes de travail, de la nature des risques à bord
- Respectueux des exigences relatives à la protection de l'environnement.

Exploitation des bâtiments :

- Application des connaissances en matière de construction navale et des méthodes de construction des bâtiments de navigation intérieure à l'exploitation de différents types de bâtiments ;
- Contrôle et surveillance des équipements obligatoires indiqués dans le certificat de bâtiment concerné ;
- Assimilation des bases relatives aux prescriptions techniques applicables aux bâtiments de navigation intérieure, conformément à la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil.

Manutention de cargaison, arrimage et transport de passagers :

- Maîtrise du marquage relevant de l'Accord européen relatif au transport Internationales marchandises dangereuses par voie de navigation intérieures (ADN) et les procédures de sécurité du transport de passagers
- Explication et démonstration de l'utilisation du système de ballastage
- Vérification de la quantité des cargaisons

Mécanique navale et électrotechnique, électronique et systèmes de commande :

- Commande de machines y compris des pompes, systèmes de tuyauteries, systèmes de fond de cale et de ballastage ;
- Préparation, démarrage, connexion et remplacement des génératrices, contrôle des systèmes et de leur alimentation depuis la rive ;
- Réalisation de travaux d'entretien quotidien des moteurs de propulsion, des équipements auxiliaires, des systèmes de contrôle, des machines, des pompes, systèmes de tuyauteries, systèmes de fond de cale et de ballastage ;
- Utilisation d'outils et de matériaux requis dédiés.

Entretien et réparation :

- Exécution des opérations d'entretien et de réparation du bâtiment ;
- Entretien des appareils techniques conformément aux consignes techniques ;
- Manipulation en toute sécurité des câbles et cordages ;
- Réalisation de nœuds et d'épissures en fonction de l'utilisation prévue et en assurer l'entretien.

COMPÉTENCES ATTESTÉES

Management et gestion des ressources humaines :

- Formuler les tâches à exécuter de manière compréhensible ;
- Gérer les plannings de travail (temps de travail et de repos) ;
- Identifier et répondre aux besoins en formation ;
- Dans des situations d'urgence, avertir immédiatement l'équipage du bâtiment et utiliser l'équipement de protection et de sauvetage individuel.

Navigation :

- Organiser et planifier un voyage (itinéraire : voies d'eau nationales et internationales), cap (choix de l'itinéraire), vitesse etc...), signalisation : emprunt d'écluses et des ascenseurs conformément aux accords de navigation ;
- Maîtriser les systèmes de navigation pour manœuvrer le bâtiment (Radar, AIS etc...) ;
- Gérer le trafic fluvial (identification et évaluation des situations de densité de trafic) ;
- S'approprier les systèmes de propulsion et de navigation : compréhension des systèmes de propulsion (moteurs, hélices, etc...) et des systèmes de navigation (électronique, radar, GPS) utilisés dans les bâtiments ;
- Maîtriser les systèmes de contrôle et d'automatisation des bâtiments ;
- Maîtrise de la réglementation sur les qualifications professionnelles des membres d'équipage de pont (cf : ES-QIN : Standard européen pour les qualifications en navigation intérieure) ;
- Réagir rapidement et efficacement en cas d'accident ou d'incident, y compris la gestion des incendies, des fuites de carburant ou des collisions. (cf : dossier de sécurité placé à bord du bateau dans lequel se trouvent toutes les instructions de sécurité (ex : arrêt d'urgence du système, mesures en cas de dégagement accidentel de combustible liquide ou gazeux, en cas d'incendie ou d'autres incidents à bord etc...)
- Collecter tous les déchets :

ex : chiffons huileux, déchets solides, liquide, ordures ménagères etc...

Exploitation du bâtiment :

- Assimiler la nature des matériaux des bâtiments ;
- Maîtriser les techniques de construction des bâtiments ;
- Maîtriser la documentation dédiée obligatoire du bâtiment ;
- S'approprier la réglementation technique relative aux bâtiments.

Manutention de cargaison, arrimage et transport de passagers :

- Assimiler les règles et exigences de l'Accord ADN concernant le transport de marchandises dangereuses au niveau européen ;
- Appliquer ces règles dans le cadre opérationnel ;
- Identifier les marchandises dangereuses conformément aux classes définies par l'ADN ;
- Appliquer les codes de danger et catégories appropriées ;
- Mettre en place des marquages et étiquetages obligatoires sur les conteneurs, emballages ou bateaux transportant des marchandises dangereuses ;
- Élaborer et vérifier les documents de transport conformes à ADN (feuilles de routes, fiches de sécurité, certificats, etc...)
- Assurer la traçabilité et la conformité des informations.

S'approprier le système de ballastage :

- Assimiler les principes fondamentaux du ballastage (rôle, fonctionnement, types de ballasts)
- Assimiler les composants du système : réservoirs, pompes, vannes, capteurs, etc...

Gérer et contrôler le ballast :

- Gérer l'entrée et la sortie d'eau de ballast pour assurer la stabilité, l'assiette et la sécurité du bâtiment ;
- Ajuster le ballast en fonction des conditions de chargement, des conditions météorologiques et des exigences réglementaires ;

Maîtriser les procédures d'utilisation :

- Expliquer les étapes pour mettre en marche, contrôler et arrêter le système de ballastage ;
- S'approprier les mesures de sécurité à respecter pendant les opérations.

Vérifier la quantité de cargaison :

- Assimiler les méthodes manuelles et techniques de détermination du poids de la cargaison sur différents types de bâtiments ;
- Utiliser les méthodes de détermination de la quantité de cargaison chargée ou déchargée ;
- Calculer la quantité de cargaison liquide en utilisant les sondes et/ou les tableaux de jaugeage des citernes.

Mécanique navale et électrotechnique, électronique et système de commande :

- Appliquer les principes de la mécanique navale, y compris l'hydrodynamique et la résistance des matériaux ;
- Assimiler les systèmes électrotechniques et électroniques, y compris les circuits, les capteurs et les actionneurs ;
- Identifier les problèmes potentiels dans les systèmes et proposer des solutions efficaces ;
- Diagnostiquer et dépanner les systèmes mécaniques et électroniques ;
- Assimiler les règles de sécurité et celles applicables à la mécanique navale et les systèmes électroniques
- Utiliser les outils logiciels dédiés.

Entretien et réparation des bâtiments :

- Maîtriser la nature des matériaux utilisés dans la construction des bâtiments ;
- Entretenir et réparer les moteurs ;
- Détenir des compétences en électricité, diagnostiquer et réparer les systèmes électriques à bord ;
- Gérer les systèmes de plomberie à bord ;
- Assimiler les techniques de peinture ;
- Inspecter et réparer le gréement et les accessoires associés ;
- Effectuer des diagnostics appropriés et apporter des solutions efficaces ;
- Restaurer les bâtiments ;
- Maîtriser la réglementation en matière de sécurité et d'entretien des bâtiments.

Secteur d'activité et type d'emploi

SECTEURS D'ACTIVITÉS

Compagnies Fluviales de transports et de logistique

TYPE D'EMPLOIS ACCESSIBLES

L'emploi de commandement est le plus haut niveau du secteur fluvial qui donne accès aux autres métiers d'homme de pont, de matelot léger, de matelot, de timonier.

RÉGLEMENTATIONS D'ACTIVITÉ

- Directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure et abrogeant les directives du Conseil 91/672/CEE et 96/50/CE (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE).
- Décret n° 2022-156 du 9 février 2022 relatif aux qualifications professionnelles en navigation intérieure
- Arrêté du 27 avril 2022 relatif aux qualifications des équipages et à la conduite des bateaux de commerce en navigation intérieure (articles A.4212-3-1, A.4231-15-2/Annexe 13 de l'article A.4231-2-11 Standards pour la formation de base en matière de sécurité des hommes de pont pour les bateaux de commerce.
- Arrêté du 13 juin 2025 modifiant la partie réglementaire - arrêtés du code des transports et l'arrêté du 27 avril 2022 relatif aux qualifications des équipages et à la conduite des bateaux de commerce en navigation intérieure.
- Article A4231-1-3 du code des transports

Marché du travail

Indicateurs au niveau des familles professionnelles (FAP) des métiers visés, agrégés au niveau national — France Travail / DARES (open data).

Tension de recrutement (DARES 2024)	Faible (2/5)
Facteurs principaux	Non-durabilité de l'emploi, Lien formation-emploi, Conditions de travail contraignantes
Diplôme le plus fréquent	CAP, BEP ou équivalent en mécanique, électricité, électronique (20 % des actifs en emploi)
Familles professionnelles (FAP)	A3X41 — Marins · tension 2/5 (Faible)
Projets de recrutement (BMO 2026)	1 380
Jugés difficiles à recruter	27 %
Emplois saisonniers	82 %
Familles professionnelles (FAP)	A3X41 — Marins

Voies d'accès

MODALITÉS D'ACCÈS

Formation initiale, Formation continue, Apprentissage, Contrat de professionnalisation, VAE

PRÉREQUIS À LA VALIDATION

- Etre âgé de 18 ans au moins et avoir terminé avec succès un programme de formation d'au moins 3 ans délivré par un organisme de formation agréé conformément aux dispositions de l'article A.4231-2-3 du code des transports et avoir effectué un temps de navigation d'au moins 360 jours dans le cadre de ce programme de formation ou ultérieurement et être titulaire du certificat de radiotéléphonie

Ou

Etre âgé de 18 ans au moins et avoir un certificat de qualification de timonier conforme à l'article 8 de l'arrêté du 27/04/2022 et avoir effectué un temps de navigation d'au moins 180 jours et être titulaire du certificat de radiotéléphonie

Ou

- Avoir une expérience professionnelle de cinq années dans n'importe quel domaine professionnel (formation courte de conducteur d'au moins 18 mois)

COMPOSITION DU JURY — FORMATION INITIALE

Le jury des épreuves théorique et pratiques est composé de deux représentants de l'autorité compétente (2

représentants d'un service instructeur) dont un est président du jury. A l'appréciation de l'autorité compétente, lorsque les dimensions du bateau ou les conditions de l'épreuve l'exigent, celle-ci peut nommer un professionnel de la voie d'eau pour compléter le jury. Lorsque les circonstances l'exigent un des représentants de l'autorité compétente peut être remplacé par un professionnel. Dans ce cas, le représentant de l'autorité compétente est obligatoirement président du jury.

COMPOSITION DU JURY — FORMATION CONTINUE

Le jury des épreuves théoriques et pratiques est composé de deux représentants de l'autorité compétente (2 représentants d'un service instructeur) dont un est président du jury. A l'appréciation de l'autorité compétente, lorsque les dimensions du bateau ou les conditions de l'épreuve l'exigent, celle-ci peut nommer un professionnel de la voie d'eau pour compléter le jury. Lorsque les circonstances l'exigent un des représentants de l'autorité compétente peut être remplacé par un professionnel. Dans ce cas le représentant de l'autorité compétente est obligatoirement président du jury.

COMPOSITION DU JURY — APPRENTISSAGE

Le jury des épreuves théoriques et pratiques est composé de deux représentants de l'autorité compétente (2 représentants d'un service instructeur) dont un est président du jury. A l'appréciation de l'autorité compétente, lorsque les dimensions du bateau ou les conditions de l'épreuve l'exigent, celle-ci peut nommer un professionnel de la voie d'eau pour compléter le jury. Lorsque les circonstances l'exigent un des représentants de l'autorité compétente peut être remplacé par un professionnel. Dans ce cas le représentant de l'autorité compétente est obligatoirement président du jury.

COMPOSITION DU JURY — CONTRAT DE PROFESSIONNALISATION, VAE

Le jury des épreuves théoriques et pratiques est composé de deux représentants de l'autorité compétente (2 représentants d'un service instructeur) dont un est président du jury. A l'appréciation de l'autorité compétente, lorsque les dimensions du bateau ou les conditions de l'épreuve l'exigent, celle-ci peut nommer un professionnel de la voie d'eau pour compléter le jury. Lorsque les circonstances l'exigent un des représentants de l'autorité compétente peut être remplacé par un professionnel. Dans ce cas le représentant de l'autorité compétente est obligatoirement président du jury.

Base légale

Date d'échéance de l'enregistrement	14/05/2027
-------------------------------------	------------

Date de dernière délivrance possible	17/01/2032
--------------------------------------	------------

Pour plus d'informations

Fiche officielle (France Compétences)

<https://www.francecompetences.fr/recherche/rncp/41850/>