Zeitschrift: Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
Herausgeber: Union syndicale suisse
Band: 57 (1965)
Heft: 12

Artikel: Navigation rhénane
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-385388

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Navigation rhénane

1. Régime juridique et évolution de la navigation du Rhin

Le droit fluvial en matière de navigation rhénane se fonde principalement sur la convention revisée pour la navigation du Rhin (appelée acte de Mannheim) conclue le 17 octobre 1868 par les Etats riverains du Rhin (à l'exception de la Suisse), nous dit-on dans l'*Information professionnelle* N° 45 d'avril dernier, éditée par l'OFIAMT. Cette convention proclame en particulier la liberté de la navigation sur le fleuve en question. Pour tenir compte des circonstances actuelles, une convention portant amendement à l'acte de Mannheim, signée également par la Suisse, a été conclue le 20 novembre 1963. Les Etats riverains, ainsi que la Belgique, sont représentés à la Commission centrale pour la navigation du Rhin, qui a pour but la sauvegarde des principes généraux de la navigation rhénane. La Suisse est, depuis 1921, membre de cette commission qui a une compétence non seulement administrative mais aussi judiciaire et établit les règlements de police qu'exige la sécurité générale. Ces prescriptions sont ensuite mises en vigueur et appliquées par les Etats intéressés selon les normes du droit national.

Grâce au travail de pionnier que poursuivit inlassablement l'ingénieur Rodolphe Gelpke, de Bâle-Campagne (dont le centenaire de la naissance a été célébré en 1964), la Suisse participa à la navigation rhénane dès le 2 juin 1904, à titre d'essai, tout d'abord, et avec un nombre restreint de petits bateaux. Alors qu'auparavant les bateaux rhénans naviguaient presque exclusivement avec du personnel étranger (des Allemands surtout), des Suisses furent engagés de plus en plus dans les équipages des bateaux du Rhin dans les années trente, en raison des circonstances de l'époque.

En 1939, les événements de guerre provoquèrent, jusqu'en 1941, une interruption de la navigation rhénane, qui reprit ensuite jusqu'en automne 1944. Mais la tournure prise alors par la guerre provoqua derechef un arrêt total de la navigation rhénane, interruption qui dura jusqu'en 1946. Les activités d'importation, d'exportation et de transit, qui, depuis lors, se sont fortement développées dans notre pays, ont nécessité un agrandissement considérable des installations portuaires bâloises. Le mouvement des marchandises s'est élevé ces dernières années à plus de 8 millions de tonnes par année. Cet essor de la navigation rhénane suisse peut être attribué en bonne partie au régime de la libre navigation instauré par l'acte de Mannheim.

Actuellement, la flotte rhénane compte environ 13 000 bateaux de toutes sortes battant pavillon allemand, français, belge, néerlandais, autrichien ou suisse. A la fin de 1964, la flotte rhénane suisse comprenait 486 bateaux d'une capacité totale de 446 262 t

et d'une puissance globale de 253 726 CV. En 1963, outre 1600 étrangers environ, 330 Suisses étaient occupés sur nos bateaux rhénans, dont près de 300 au service de la Compagnie Suisse de Navigation S. A. (Schweizerische Reederei AG).

2. Equipages

Le nombre des membres de l'équipage varie selon la grandeur du bateau. Le type de bateau le plus courant a une capacité de 1250 t et comprend l'équipage suivant: un batelier ou conducteur de bateau, deux matelots et un mousse. Notre navigation rhénane utilise actuellement des bateaux pouvant jauger jusqu'à 2000 t. L'équipage endosse l'entière responsabilité du bateau et de la cargaison, de l'entretien et du fonctionnement irréprochable des moteurs, treuils, pompes, etc. Un voyage de Bâle à Rotterdam s'effectue généralement en quatre jours; le retour dure de six à quatorze jours selon le type du bateau. Le trajet est en partie très difficultueux et exige d'excellentes aptitudes en matière de navigation et une connaissance approfondie du lit du fleuve.

Le bateau est non seulement lieu de travail, mais aussi domicile et foyer. La plupart des membres de l'équipage qui sont mariés vivent avec femmes et enfants sur le bateau, dans un espace restreint, il est vrai. La vie à bord est forcément très simple, car, sauf de rares exceptions, le logement ne saurait atteindre au confort d'un appartement moderne.

3. Obligations de l'équipage

Ces obligations comprennent le service de la navigation, les travaux de bord et les travaux de chargement et de déchargement.

Dans le service de la navigation, l'équipage doit veiller en particulier à maintenir le bateau en parfait état de navigabilité, assurer le service du gouvernail et du moteur et prêter la main lors du passage des écluses et du halage.

Sont considérés notamment comme travaux de bord l'entretien et la réparation des installations mécaniques, le nettoyage du bateau et toutes mesures destinées à préserver bateau et cargaison de tous dommages.

Les travaux de chargement et de déchargement comprennent principalement le contrôle lors du chargement et du déchargement, le service des hublots et le nettoyage des cales après le déchargement.

4. Qualités requises pour devenir mousse

De manière générale, un mousse entre en apprentissage à l'âge de 15 ou 16 ans. Il doit jouir d'une bonne santé, d'une ouïe et d'une

vue irréprochables (vision normale des couleurs, en particulier), qui sont absolument nécessaires dans cette profession. Mais il importe aussi que le futur mousse soit foncièrement honnête et possède à un haut degré le sens du devoir et de la responsabilité. Il est également essentiel que le futur mousse ait une résistance physique au-dessus de la moyenne et fasse preuve d'habileté, de courage et d'opiniâtreté, car il est appelé à travailler très fréquemment en plein air par n'importe quel temps. C'est pourquoi les jeunes gens de la campagne s'adaptent plus facilement à la profession de batelier que les jeunes citadins. Les jeunes gens qui espèrent trouver dans la navigation une vie aventureuse ou romanesque ne devront donc pas choisir une telle profession.

5. *Engagement et formation des mousses jusqu'au grade de capitaine*

La formation d'un mousse jusqu'au rang de matelot dans la navigation rhénane dure trois ans. Le mousse recevra la formation la plus moderne à la Compagnie Suisse de Navigation S. A., à Bâle. Cette compagnie engage chaque année un certain nombre de jeunes Suisses qui désirent apprendre à fond le métier de matelot pour servir ensuite sur les bateaux rhénans de cette entreprise. Après un examen d'entrée obligatoire, un contrat d'une durée de trois ans est conclu avec les parents du jeune homme qui travaillera sur les bateaux de la compagnie.

La Compagnie Suisse de Navigation S. A. est la seule des compagnies suisses possédant un propre bateau-école, le *Leventina,* sur lequel les jeunes garçons résident et suivent, les trois premiers mois, un cours d'introduction leur permettant de s'accoutumer aux conditions spéciales de leur future profession. En plus des leçons de théorie et de pratique, on leur inculque de bonnes notions de la langue hollandaise, celle-ci était indispensable sur la partie inférieure du Rhin. Des centaines de jeunes Suisses de tous les cantons ont, depuis 1940, embrassé la profession de navigateur en passant par ce bateau-école. Aujourd'hui, soixante capitaines suisses travaillent au service de la Compagnie Suisse de Navigation S. A.

Une fois le cours d'introduction terminé, le mousse est attribué aux bateaux où, pendant deux ans et huit mois, il apprend pratiquement son métier. Comme mousse, il doit en outre faire la cuisine pour tous les membres célibataires de l'équipage, tâche à laquelle il a d'ailleurs été préparé sur le bateau-école. Il revient sur le bateau-école le dernier mois de son apprentissage pour y préparer l'examen de fin d'apprentissage. Cet examen qui dure quatre jours est très sévère et porte aussi bien sur les connaissances professionnelles du candidat que sur des branches commerciales.

Les jeunes gens qui ont reçu le certificat de fin d'apprentissage sont promus au rang de matelot. En général, ils ne sont plus astreints à des cours jusqu'à l'âge de 21 ans, mais il importe qu'ils complètent leurs connaissances par leurs propres moyens. Dès cet âge, s'ils ont déjà navigué pendant six ans sur les bateaux d'une compagnie, ils peuvent acquérir le brevet de « batelier » (délivré par l'Office cantonal de la navigation de Bâle-Ville) pour la conduite de bateaux sans moteur. Le brevet de « navigateur » pour la conduite de bateaux à moteur ne peut leur être délivré que s'ils ont atteint l'âge de 23 ans et ont déjà servi dans la navigation rhénane pendant sept ans au moins. La délivrance de ce brevet n'a lieu qu'après un examen spécial. Un matelot en possession du brevet de batelier peut poser sa candidature, auprès de la compagnie qui l'emploie, au poste d'aspirant conducteur de bateau. Avant d'avoir été attribué à un bateau, l'intéressé doit d'abord passer un examen à la compagnie même et suivre un cours d'aspirant.

Le conducteur de bateau est responsable du bateau, de la cargaison et de l'équipage. Comme on exige de lui un sens très marqué du devoir et de la responsabilité, ses qualités morales et son caractère doivent être particulièrement irréprochables. Il est aussi le le patron d'apprentissage de son équipage et, de ce fait, doit être en mesure, en plus de ses connaissances spéciales, de faire face à tous les travaux et tâches qui se présentent.

6. Professions apparentées

Une profession apparentée à celle de matelot sur les bateaux rhénans est celle de machiniste. Dans la plupart des cas, un machiniste est un ajusteur-mécanicien de profession.

Les matelots en haute mer commencent leur formation comme matelots de pont. Bien que leur formation soit moins étendue et moins poussée que celle des matelots du Rhin, les quelques hommes que la Compagnie Suisse de Navigation S. A. peut placer de temps en temps sur ses navires de haute mer sont choisis parmi les plus habiles des matelots qu'elle a formés à la navigation rhénane.

7. Horaire de travail, salaires et institutions sociales

L'horaire de travail dépend des conditions météorologiques et il est, de ce fait, très irrégulier. On doit souvent faire des heures supplémentaires ou travailler le dimanche. Les conditions de travail sont réglées par l'accord international relatif aux conditions de travail des bateliers du Rhin, du 21 mai 1954. En plus de cet accord, l'Association des armement bâlois et l'association professionnelle compétente: la Fédération suisse des travailleurs du commerce, des transports et de l'alimentation (FCTA) ont établi un contrat type

de travail, avec additif, réglant les heures de travail, les jours fériés et les vacances. (Le salaire annuel moyen d'un mousse, y compris les allocations et les indemnités spéciales, est actuellement d'environ 5000 fr., d'un matelot 9000 fr. et d'un conducteur de bateau 14 000 fr.).

Les membres de l'équipage sont assurés contre les risques d'accidents et de maladie. L'accord international concernant la sécurité sociale des bateliers du Rhin, du 27 juillet 1950, garantit la sécurité sociale des intéressés au-delà des frontières. Outre l'assurance-vieillesse et invalidité, les membres de l'équipage de presque toutes les compagnies de navigation sont affiliées à une caisse de retraite.

8. Perspectives d'avenir

Vu la modernisation et la rationalisation toujours plus poussées de la navigation rhénane (utilisation accrue de « pousseurs » et de péniches à sections pour le transport de marchandises volumineuses), les perspectives d'avancement pour les matelots iront sans doute en s'améliorant. Cependant, les aptitudes professionnelles devront, elles aussi, être de plus en plus étendues. Il faut signaler également qu'un matelot peut passer dans la flotte commerciale de haute mer en fréquentant des écoles de navigation étrangères, où il peut se former comme officier et comme capitaine. Bien qu'au cours des années nombreux aient été les matelots suisses, formés à la navigation rhénane, qui ont passé dans d'autres professions (douane, police, trafic portuaire et transports urbains), il n'en reste pas moins que, depuis la dernière guerre, nos jeunes gens ont porté un intérêt accru pour une activité dans la navigation rhénane.