Le métier de batelier

Sidonie Bonnard
Agnès Lourme

2024

Sommaire

Remerciements **p. 2**

Introduction **p. 3**

Présentation des interviewés **p. 5**

I. Transporter sur l'eau **p. 6**

a) Une nature qui aide mais qu'il faut savoir appréhender *p. 6*

b) Le trajet bucolique … *p. 7*

c) … de 175 tonnes de sable à 7000 € *p. 9*

1. D'artisan à salarié il n'y a qu'un pas p. 9

2. Toujours plus loin, plus lourd, plus rapide pour gagner plus p. 9

II. Un quotidien qui exclut et décourage **p. 10**

a) Description d'une journée type *p.10*

b) Le bateau = la maison *p.12*

c) Un métier très individuealiste *p.13*

d) Une vie de famille peu soutenable *p.14*

III. Les bateliers: des marins d'eau douce ? **p. 15**

a) De véritables couteaux suisses *p. 15*

b) Une formation de plus en plus compliquée *p.15*

c) S'adapter aux nouvelles technologies *p. 16*

IV. Un métier désuet tourné vers l'avenir **p. 18**

a) Le grand-père du transport *p.18*

b) Peu de crédits pour les séniors *p. 19*

c) Des projets gigantesques et inutiles à venir *p.20*

1. L'incohérence de projets conçus derrière un bureau p. 20

2. Une course au gigantissisme :
L'exemple du Canal Seine-Nord-Europe p. 21

Conclusion **p. 24**

Annexes **p. 26**

Bibliographie **p. 30**

Remerciements

Nous tenions, tout d'abord, à remercier Monsieur Jacques Delay qui fut notre première et plus grande aide dans la réalisation de ce mémoire. Merci pour les livres, cartes, magazines prêtés. Merci pour les balades en voiture nous faisant découvrir le paysage fluvial isarien. Merci pour la visite guidée du musée de la Batellerie à Longueil-Sainte-Marie. Mais surtout un grand merci pour toutes ces discussions concernant votre parcours, votre vision du métier qui vous est si chère et votre envie plus que débordante de nous transmettre votre passion. Nous garderons un superbe souvenir de cette rencontre.

Nous remercions également Monsieur Jean Guerdin qui nous a accueillies chaleureusement dans les locaux de son entreprise au bord de l'Oise. La visite de cette boutique d'accastillage fut d'une grande richesse ainsi que ses souvenirs de marins, contés avec précision.

Merci, enfin, au batelier Éric Michel ainsi qu'à sa compagne pour le temps qu'ils nous ont accordé entre deux trajets, connaissant leur planning très chargé.

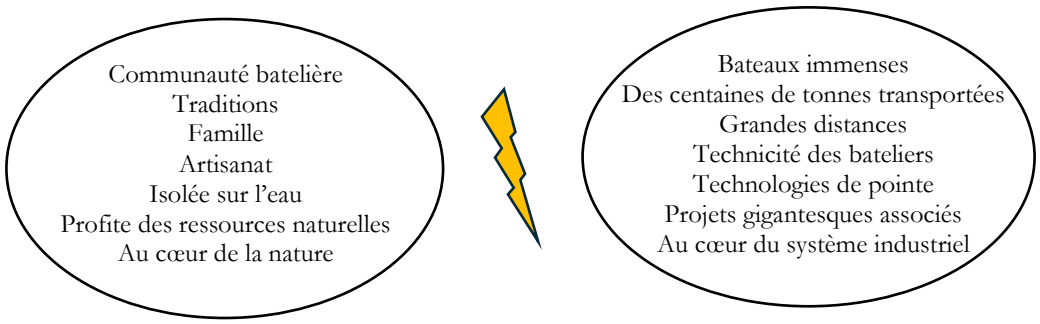
Introduction

La batellerie est une profession largement méconnue. À la fois visibles et invisibles, les péniches font partie du paysage : régulièrement percevables sur les canaux, on les remarque à peine. On ne sait donc pratiquement rien de l'univers dans lequel elles s'inscrivent. Où vont-elles, que transportent-elles, qui sont les passagers, quel est leur quotidien, sont bien des questions que l'on se pose une fois qu'on commence à s'y intéresser.

En réalité, au-delà des quelques mètres d'eau qui nous en séparent, les murs métalliques du bateau cachent une véritable profession, celle de batelier. Le batelier est souvent défini comme un professionnel chargé de la conduite et de l'entretien de bateaux sur les rivières et canaux. Il y a le batelier salarié qui travaille comme matelot sur de gros bateaux, mais nous nous concentrerons sur le batelier artisan, propriétaire d'un bateau sur lequel il navigue, la plupart du temps en compagnie de sa famille et parfois de matelots. À la différence d'un métier « normal », la particularité du batelier artisan est qu'il habite sur son bateau avec sa famille. Ce sont donc plusieurs dizaines de milliers d'hommes, de femmes et d'enfants, qui vivent et s'impliquent sur l'eau depuis des centaines d'années. Une communauté marinière, qu'on pourrait qualifier de « microsociété », s'est créée au fil du temps autour de la profession.

En parallèle, dès qu'on commence à creuser, un constat apparaît rapidement : dans les années 1970, la France dénombrait près de 12 000 bateliers, toutes catégories confondues, contre moins de 3 500 aujourd'hui[1]. Cet affaiblissement de la batellerie, qui s'accompagne d'un vieillissement des travailleurs, pose question. En effet, la profession semble avoir tout pour plaire : transporter des centaines de tonnes de marchandises en profitant du courant naturel de l'eau et de l'absence de frottement est une astuce intelligente. Le potentiel est énorme sachant qu'un bateau peut transporter l'équivalent de 100 camions, voire plus, dont des pièces très imposantes et lourdes, le tout en consommant beaucoup moins de gazole. Cela fait du fluvial une solution écologique de transport de marchandises idéale. Et pourtant, le transport fluvial ne représente, en 2021, que 2%[2] du transport intérieur terrestre de marchandises.
Sachant ceci, notre attention est attirée par un grand projet d'aménagement qui est développé sur l'Oise : le canal Seine-Nord Europe. Ses dimensions et ses objectifs sont énormes, ce qui le rend difficilement compréhensible quand on s'y connait peu. L'écart est si immense avec l'état actuel du développement fluvial en France, que l'intérêt d'un projet aussi gros pour un secteur autant en baisse pose question.

Ainsi, beaucoup de faits en apparence contradictoires, d'incompréhension et donc de questionnements s'articulent autour de la profession. On conçoit, d'un côté, un monde batelier traditionnel, artisanal et familial, isolé sur l'eau au milieu de la nature, donc l'esthétique d'un certain calme/douceur. De l'autre, on aperçoit des bateaux immenses, des tonnes de marchandises transportées sur de grandes distances, une certaine technicité liée à des technologies de pointe, des projets gigantesques, donc une profession au cœur du système industriel, mais qui disparait. Ces deux univers s'opposent complètement mais cohabitent pourtant.



1 Chiffres provenant de « Mariniers, vie et quotidien » de Laurent Robin.
2 Chiffre provenant du Service des données et études statistiques (SDES).

Nous tâcherons donc de comprendre en profondeur comment s'articulent les multiples facettes du métier. De quelle manière cette profession artisanale arrive à s'inscrire au cœur même de notre système industriel, tout en restant méconnue ? Mais aussi, pourquoi ce métier, si prometteur, est-il en train de disparaitre petit à petit ?

Présentation des interviewés

Éric Michel :

Éric Michel est un batelier toujours en fonction âgé de 62 ans. Fils de marinier, il finit ses études dans une école pour enfants de batelier en 1980 puis, après un an de cours par correspondance et son service militaire, il achète son premier bateau. Le navire, obtenu grâce à ses parents, mesurait 38 mètres et datait de 1930. Aujourd'hui, Éric est capitaine du Debussy, un bateau de 1800 tonnes. Il navigue majoritairement sur la Seine et le début de l'Oise, ne pouvant accéder à la suite à cause du trop grand gabarit de sa péniche. Actuellement il a deux principaux clients auquel il livre le plus souvent du sable :
- L'entreprise *Monier* située à Verberie, fabricant de tuiles en terre cuite et en béton.
- L'entreprise *Alkern* située à Pontpoint et Beaumont sur Oise, fabricant de pavés de jardins, bordures de jardins et de chaussées.

La compagne d'Éric Michel :

Rencontrée sur le tard, nous n'avons pas eu le temps/l'occasion de lui demander son prénom. Cette dernière est « née dans le bateau » sur l'Aisne. Anecdotiquement, elle nous explique qu'elle ne sait pas exactement de quelle ville elle vient, son arrivée au monde s'étant faite entre deux écluses. Pendant quatre ans elle va à l'école, mais ses parents l'obligent rapidement à revenir sur le bateau. Durant plusieurs années, elle travaille sur l'eau avec son ex-conjoint dont elle divorcera plus tard, ce qui l'obligera à rester « à terre » pendant 28 ans avec ses enfants. Elle rencontre finalement Éric il y a dix ans et emménage sur son bateau en décembre 2023.

Jacques Delay :

Né en 1948 dans une famille batelière basée à Douai, Jacques passe sa jeunesse sur l'eau. Après le certificat d'étude, il devient salarié : responsable sur un pousseur. Un an et demi plus tard, il passe son permis bateau et travaille en tant que matelot. Cependant, son épouse attrape la tuberculose, il est donc contraint de vivre pour la première fois sur terre. Il passe alors le concours et devient fonctionnaire : responsable d'une partie du Canal du Nord aux Ponts et Chaussées.
Après avoir repris la batellerie quelques temps, lorsque ses deux filles sont en âge d'aller à l'école, Jacques décide de créer une entreprise de bateaux passagers à Agde, sur le canal du Midi. Pour ses dernières années de fonction, il achète un nouveau bateau lui permettant de visiter les fleuves européens. Aujourd'hui, le batelier est à la retraite depuis 10 ans mais continue de vivre sur son plaisancier, amoureux de l'eau.

Entreprise Guerdin :

Durant nos multiples entretiens avec Jacques, nous avons eu l'occasion de nous rendre au magasin Guerdin situé à Margny-lès-Compiègne. Fondé en 1965 par Max Guerdin, il est aujourd'hui le premier magasin d'accastillage et de carburant depuis la Belgique. Nous avons donc pu nous entretenir avec son fils Jean, dit *le père* Guerdin âgé de 78 ans, ancien batelier et maintenant à la tête de l'entreprise, puis avec l'un de ses fils, Nicolas Guerdin qui travaille au magasin.

Figure 1 : Magasin Guerdin à Margny-lès-Compiègne

I. Transporter sur l'eau

a) Une nature qui aide mais qu'il faut savoir appréhender

Une radio (VHF : *Very High Frequency*) permettant d'entrer en contact facilement avec les autorités maritimes ; une caméra extérieure filmant le canal et ce qui l'entoure ; un radar capable d'identifier en temps réel tout objet, statique ou mouvant, proche ou lointain du bateau ; une AIS (*Automatic Identification System*) apte à transmettre aux bateliers les informations relatives aux navires émetteurs dans un certain rayon ; une barre de pilotage automatique un GPS… Voici la liste réduite des aides à la navigation qui composent la timonerie[3] du bateau d'Éric Michel.

Figure 2 : Timonerie du bateau Le Debussy appartenant à Éric Michel

L'adoption de ces technologies accumulées au fil des années semblerait illustrer la complexité technique du savoir-faire batelier ou du moins le pilotage ardu d'un bateau. Une vision qui s'oppose à l'idée brillante des Grecs qui, dès – 500 av J.C., décident de troquer quelques-uns de leurs chars pour glisser à bord des *eikosoroi*[4], des *triakontores*[5] ; en mesure d'acheminer pas moins de 3000 amphores de vin par la simple force des marins et la poussée d'Archimède. En effet, **transporter sur l'eau** est plutôt malin. En profitant du cadeau que nous offre la nature, les bateliers évitent certains frottements et profitent de l'intensité du courant. Ils se déplacent à la surface de l'eau qui, elle-même, se déplace.

Cependant, déplacer quelques centaines de tonnes sur un gigantesque tapis roulant n'est pas une si mince affaire.

3 Timonerie : Abri qui protège l'appareil à gouverner et l'homme de barre sur les bateaux de petit tonnage. Sur les grands navires on dit passerelle. *Le Larousse.*

4 Navires de vingt rames.

5 Navires de trente rames.

Il n'est pas question, ici, de petites péniches mais de bateaux d'affrètement dont la taille diverge. Le plus petit gabarit, sûrement le plus connu, est le Freycinet introduit en 1879 par le ministre de la Guerre de France : Charles de Freycinet. Afin de standardiser les voies d'eaux, écluses, canaux et, par conséquent, navires furent soumis à un unique dimensionnement. Un Freycinet mesure 39 mètres de long, 15 mètres de large et 1,8 mètres de profondeur, lui permettant de transporter de 250 à 270 tonnes de marchandises. Bien qu'avec ce modèle on puisse aller partout, la plupart des canaux créés à la fin du XIXème siècle sont de moins en moins utilisables, faute d'entretien.

En effet, aujourd'hui l'échelle a changé et le gabarit minimum est le Campinois[6] composé de deux conteneurs, en tout 500 tonnes. C'est le modèle le plus utilisé dans le commerce européen actuel. Enfin, la plus grosse charge couramment acheminée par voie d'eau varie autour de 1500 tonnes. Le gabarit RHK (Canal Rhin-Herne) comporte 3 conteneurs, c'est le cas de la péniche d'Éric Michel : Le Debussy.

Figure 3 : Le Debussy amarré

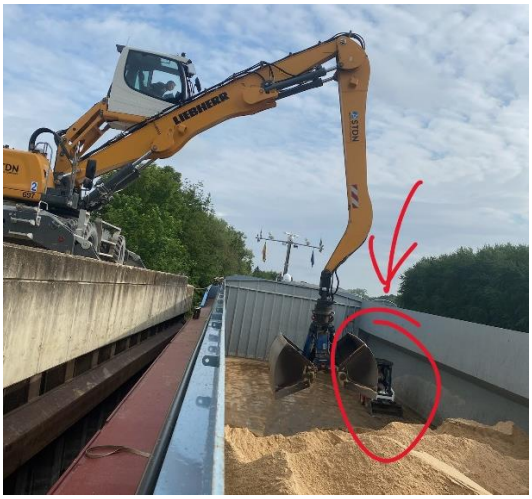


Figure 4 : Le Debussy en déchargement

Bien que piloter cette grande masse lente sur le lit d'un canal semble être une activité paisible, Éric explique que « dans un canal, le chemin préférentiel de l'eau est parfois imprévisible » et la frontière est fine entre le léger flottement maîtrisé et le mauvais virage. Naviguer demande alors une physique bien particulière et l'une des solutions pour éviter les hors-pistes, précise Jacque Delay, est le pilotage par alignement. En effet, même si les plus grosses péniches commencent à se munir d'un pilotage automatique, pour les plus petits gabarits ou les bateaux de plaisance, la technique consiste à repérer deux amers[7] dont l'alignement passe par la route souhaitée. Le batelier dirige ensuite la péniche de manière à maintenir les deux amers alignés afin de rester sur la route de fond. Comme sur la route, les croisements se font à droite et le dépassement à gauche.

6 Qui naviguait sur le canal Campinois situé en Belgique

7 Amer : Point fixe sur la côte ou en mer, visible de loin et servant de repère aux navigateurs. *Le dictionnaire de l'Académie française.*

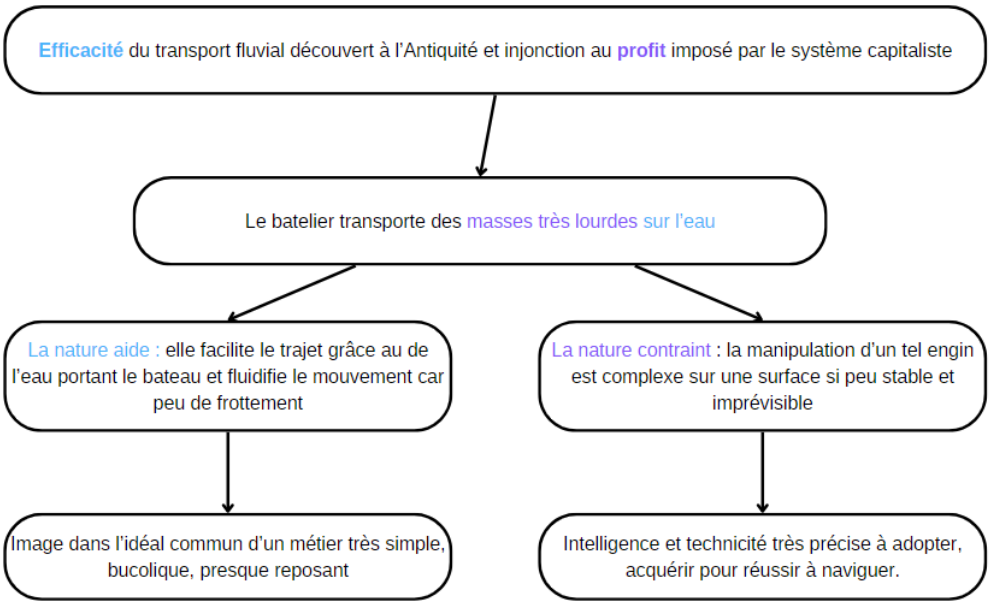


Figure 5 : Action de la nature paradoxale

Comme sur la route ? Non, en réalité pas tout à fait. Contrairement au routier bien établi dans le système économique européen, le transport fluvial se noie, tiraillé par différents paradoxes qui ne font que s'amplifier au fil des années. Le domaine de la batellerie tente malgré tout de rentrer dans le moule bien défini du système économique capitaliste en succombant à la mode du "tout démesuré".

b) Le trajet bucolique…

L'aventure, la nature, la sérénité, le voyage ; c'est ce qui a en partie donné envie à Jacques et Éric de se lancer dans la profession de batelier et c'est encore aujourd'hui ce pour quoi les jeunes s'y intéressent. En effet, à l'aurore du tout proportionné, du rapide, efficace et répétitif, il faut dire que s'imaginer travailler au bord de l'eau toute sa vie, se réveiller dans un endroit différent chaque matin et n'être dérangé que par les clapotis du courant ou les croassements de grenouille, ça donne plutôt envie. Vivre entre les berges, c'est comme découvrir au fur et à mesure un trajet infini, des lieux cachés du commun des mortels. Les bateliers que nous avons eu l'occasion de rencontrer nous ont confirmé leur passion pour ce métier.

Désormais à la retraite, les 50 ans de carrière de Jacques l'ont fiancé avec la batellerie et il ne se voit pas vivre autre part que sur une péniche. Après avoir vécu quelques années sur terre, directeur d'une entreprise de bateaux de croisière à Agde, ce dernier en avait « marre des portes et des fenêtres ». Pour ses dernières années d'activité, il décide donc de repartir à la conquête des canaux européens en transportant du fret sur le Main et le Danube. En 2014, vient l'heure de la retraite et depuis, Jacques vit sur son petit bateau de plaisance. Il en est de même pour Éric. Le batelier est encore en fonction pour l'instant et appréhende le moment de quitter la profession. Il nous confie qu'étant passionné, il a auprès de ses confrères une réputation de « pourri » tant il est investi et exigeant dans son travail. Avec sa conjointe, qui ne l'a rejoint sur le bateau qu'en décembre 2023, ils ont prévu pour leur retraite d'acheter une maison. Éric se fait alors charrier : il ne supporterait apparemment pas la vie terrestre.

Ce goût pour l'aventure se ressent également chez la jeune génération de bateliers. Éric nous raconte l'histoire de Roman, un matelot sortant de l'école, qu'il avait pris quelques temps sur le Debussy pour le former au métier de capitaine. Cependant ce dernier n'a jamais voulu piloter, il préférait refaire la peinture du bateau ou encore nettoyer la cale. Il expliqua à Éric que ce qui comptait pour lui était de rester en contact avec l'eau et de voyager.

c) … de 175 tonnes de sable à 7000 €

1. D'artisan à salarié il n'y a qu'un pas

Ce cadre professionnel idyllique contraste avec la course à la plus grosse cargaison, au plus long déplacement, à la plus importante rémunération qu'impose le système sanguin industriel capitaliste auquel n'échappe pas le transport fluvial. Pour comprendre le système de rémunération de la batellerie, il faut d'abord avoir en tête les différents types de bateliers, nous explique Jacques.
Il y a tout d'abord les bateliers salariés d'une flotte industrielle dans de grosses unités, « de gros *pousseurs*[8] ». Ils travaillent sous les ordres d'un patron en effectuant les transports qu'on leur demande. D'après Jacques ces derniers sont appelés, dans le milieu, « les amateurs ».

La seconde catégorie sont les bateliers artisans, dont Jacques et Éric font partie. Le statut d'artisan permet au batelier d'être propriétaire de son bateau et semble de prime à bord leur donner une plus grande liberté d'action. Il y a deux moyens d'obtenir des contrats de transport de fret. Le premier, moins tendance aujourd'hui, est de passer par une entreprise de courtiers, au nombre de cinq en France, qui s'occupent de mettre en contact le client et le transporteur. Pour Jacques, les courtiers sont des « arnaqueurs ». Le prix pratiqué de la transaction se fixe entre le client et le courtier dont le but est d'obtenir un maximum de contrats et donc de s'accommoder aux demandes du client. Par la suite, une forme de « chantage » s'opère entre l'entremetteur et le batelier car, si celui-ci refuse le prix, il sait qu'il peut perdre le contrat. Cela pose un problème sachant que les bateliers se doivent d'être en perpétuelle mission car une péniche qui reste amarrée pendant un certain temps est très coûteuse. Pour notre batelier septuagénaire, le courtage n'a pas que des effets négatifs mais la manière dont il est pratiqué est dégradante pour l'artisan. Ce courtage fait que « « les bateliers aujourd'hui ne sont plus vraiment des commerçants mais de faux salariés aux ordres des courtiers d'affrètement ». En effet, « le salarié est celui qui est dans une relation de subordination et c'est le cas avec le courtier qui peut le virer s'il n'accepte pas les prix proposés ». On « devient esclave » se désole-t-il.
La seconde manière d'obtenir un contrat est de le faire soi-même. Surtout sur le réseau européen et un peu en France, les bateliers artisans ont un plus grand nombre de clients et peuvent ainsi se permettre de négocier eux-mêmes avec les clients et donc obtiennent de meilleurs prix. Jacques précise que c'est surtout le réseau, les connaissances qui transmettent les bonnes adresses, sans avoir besoin de passer par des entreprises de courtage. Le fait est que ces négociations sont parfois périlleuses. Effectivement, tous les ans, Éric nous explique qu'il essaye de demander aux clients une augmentation de 2% en lien avec l'inflation qui fait flamber le prix du gazole servant au bateau. Cette demande lui est souvent refusée puisque ce dernier gagnera déjà plus que l'année précédente, ayant travaillé au-delà de son quota horaire (une solution pour augmenter son salaire, parmi tant d'autres).

2. Toujours plus loin, plus lourd, plus rapide pour gagner plus

Toucher un salaire convenable quand on est artisan batelier n'a jamais été une tâche facile : les mariniers ont toujours eu un mode de vie plutôt modeste. Pourtant ces dernières années, les choses ont beaucoup changé. Pour toucher la même somme d'argent qu'avant, il a fallu s'adapter, en faire plus.

Comment expliquer cela ? Après les années 70, la batellerie a commencé à se « casser la figure » ce qui a obligé les bateliers à s'adapter. Petit point historique. Par suite de la grève générale des bateliers en 1936 se révoltant contre les courtiers qui offrent au plus offrant, l'Office National de la Navigation (ONN) organise 3 séances par semaine dans les bureaux d'affrètement où le client venait donner de la marchandise pour laquelle il fixait un prix. Puis, l'ONN affichait la liste des transports proposés et appelait le batelier qui avait navigué le moins récemment en regardant la date de déchargement. Ce dernier n'était pas obligé de prendre le transport s'il ne le souhaitait pas mais ainsi les bateliers étaient en situation d'égalité face aux propositions. Commença alors l'âge d'or de la batellerie. Or, vers les années 80, ce système fut supprimé pour un retour à l'affrètement libre. Pour trouver du travail, il fallait aller de plus en plus loin, allonger son

8 Bateau conçu pour de poussage de convois de barges. *Wiktionnaire*

trajet déjà conséquent pour espérer trouver des transports. Et ce fut le cas d'Éric. Éric suivit le mouvement et partit pendant trois mois en Suisse, en Allemagne et en Hollande ; laissant de côté sa vie de famille.

Il n'y a pas que les distances qui augmentent mais également les cargaisons. Le salaire dépend de la régularité du batelier mais également du tonnage du bateau. Éric touche environ quarante euros par tonne transportée. Évidemment, cet argent est le résultat d'un bilan global qui comprend les recettes et les dépenses, toutes deux considérables. En effet, il doit tout d'abord verser un remboursement de 25 000 euros par mois pour le matériel de son bateau, mais aussi payer 12 000 euros le camion de la société Guerdin qui vient lui donner quarante tonnes de gazole mensuellement. Le batelier ne peut donc pas se permettre de vendre à perte et la tendance qui s'est même plutôt installée ces derniers temps est de surcharger son bateau. Lui, il lui arrive d'alourdir le Debussy de 50 cm en plus, ce qui fait monter son mouillage[9] jusqu'à 3,25 m. Il précise qu'« on n'est pas aidé » car dans l'Oise le mouillage est de 2,5 m, ce qui l'empêche de remonter jusque Compiègne par exemple.

Bien qu'il serait tentant de se laisser porter par le courant, si tout s'accélère, le monde fluvial également. Là où il y a 50 ans, les bateliers prenaient entre un et trois jours à faire leur déchargement, de nos jours, le rythme est beaucoup plus soutenu. Avant, ces derniers stationnaient pendant une semaine entre chaque mission, ils prenaient le temps de visiter les alentours, rencontrer leurs confrères. « Aujourd'hui, dès qu'on a fini un transport, on repart. On travaille plus pour être payé plus. », explique Éric. Le capitaine travaille six jours sur sept entre 15 et 18 heures par jour. Un quotidien exténuant et contraignant.

II. Un quotidien qui exclut et décourage

La batellerie est avant tout un métier passion avec un mode de vie que beaucoup auraient du mal à quitter. Ce n'est pas pour rien que de nombreux bateliers à la retraite, comme Jacques, finissent par acheter un bateau de plaisance pour vivre et voyager sur les petits canaux qu'ils n'ont pas eu l'occasion d'explorer quand ils travaillaient.

Cependant, les journées des mariniers ne sont pas faciles : ils font face à un quotidien qu'il n'est pas aisé de gérer et qui peut même, selon les dires des personnes que nous avons rencontrées, décourager.

a) Description d'une journée type

Pour un batelier artisan, les journées ne se ressemblent pas. Les tâches à faire sont très variées et on s'en rend facilement compte quand Éric nous décrit ses dernières journées de travail avant l'entretien. On les a retranscrits ci-après.

Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi
7h-13h : Déchargement de terre à Venables **13h-15h :** Nettoyage de la cale **À partir de 15h jusqu'à la fin de journée :** Navigation pour se rendre à Bernières-sur-Seine	**7h :** Chargement de la cale à Bernières-sur-Seine. **Fin de journée (jusqu'à 00h) :** Navigation pour Pontoise	**7h-18h :** Déchargement et nettoyage de la cale puis il reste sur Pontoise car chargement de sable. **18h-00h/1h :** Navigation et chargement jusqu'à Verberie	**7h-11h30 :** Déchargement du sable à Verberie. Pendant ce temps, l'entreprise Guerdin fait venir un camion de 14 000L de GNR (Gazole Non Routier) à mettre dans le bateau. **11h30-14h :** Nettoyage de cale **15h :** RDV chez l'expert-comptable à Verberie.

Figure 6 : Emplois du temps d'une semaine « type »

9 Mouillage : emplacement favorable au stationnement d'un bâtiment de navigation tenu par une ou plusieurs ancres. *Le Larousse*

Ce qui marque en premier quand on lit cet emploi du temps, c'est sûrement les horaires de travail. En effet, Éric travaille, comme nous l'avons déjà dit, 6 jours sur 7 entre 15h et 18h par jour. Il se lève entre 5h et 5h30 le matin et poursuit sa journée de travail jusqu'à minimum 00h. Certains bateliers, qui sont minoritaires, vont arrêter de travailler vers 21h mais la plupart vont attendre minuit, voire 1h à 2h du matin. Le batelier n'a donc pas énormément de temps pour se reposer.

Pourtant, paradoxalement, Éric nous dépeint un métier « plus pénible à part les heures de présence ». En effet, il s'occupe principalement de conduire et ce n'est pas fatigant car tout est, aujourd'hui, automatisé. Par exemple, avant, pour donner la direction au bateau, il fallait physiquement tenir la barre pour l'empêcher de tourner (cf. figure 4), donc être debout en permanence à côté du poste de travail. Aujourd'hui, il peut rester assis sur un grand siège en cuir car il doit juste donner la direction sur un système plus moderne (cf. figure 5) et le bateau maintient seul le cap jusqu'à ce que le batelier le change. Bien qu'il faille être très vigilant et concentré, ça ne demande pas d'effort physique.

Figure 7 : Timonerie avec barre à roue

Figure 8 : Barre

Quand il ne conduit pas, il s'occupe de superviser le chargement et le déchargement de sa cale. Encore une fois, ce n'est pas une activité pénible pour lui car l'entièreté du travail est faite par d'autres personnes, avec une grue et un débardeur. Lui doit juste indiquer quoi faire et vérifier que tout se passe bien. L'activité la plus fatigante pour le batelier est donc le nettoyage de cale dont nous reparlerons plus tard.

Le jour où nous sommes venues le rencontrer, c'était le vendredi matin. Éric était à Verberie, en plein déchargement de sable qui servira à la fabrication de tuiles au sein de l'entreprise Monier. On s'est alors pleinement rendues compte de la multitude de tâches qu'il avait à gérer. En même temps qu'il nous parlait, il supervisait le déchargement mais également l'arrivée d'un camion de l'entreprise Guerdin. Ce camion transportait 14 000L de GNR qu'il allait mettre dans le bateau en même temps que le déchargement, histoire de ne pas perdre de temps.

Éric alterne entre deux clients réguliers : Monier à Verberie et Alkern à Beaumont-sur-Oise et à Pontpoint. Mais il effectue également d'autres transports occasionnels pour compléter. Il ne transporte que du vrac, comme la plupart des péniches. En effet, les canaux, par exemple celui de l'Oise, ne sont pas assez profonds pour transporter des conteneurs (avec le poids, on râclerait le fond). De même, les péniches ne sont souvent pas assez larges pour mettre assez de conteneurs pour que ce soit rentable. C'est, d'ailleurs, malheureusement au désavantage du fret fluvial car cela les empêche de transporter un certain nombre de marchandises, qui se stockent en conteneurs et qui seront alors acheminés par des camions. Les bateaux peuvent donc, pour la plupart, transporter en vrac du sel de déneigement pour les routes, de l'acier, du bois, du charbon, du ciment, des céréales, des engrais, etc. Le bateau d'Éric qui mesure 9,5 mètres de large et 80 mètres de long est capable de transporter jusque 1800 tonnes de vrac.

Les tâches qu'Éric a à gérer, c'est lui-même qui se les prescrit. Il est capitaine du Debussy, c'est-à-dire que, un peu comme un chef d'entreprise, il organise lui-même les tâches nécessaires au bon fonctionnement de son entreprise de batellerie. Il travaille quotidiennement avec sa compagne sur le bateau et ils sont aidés par un matelot. Cependant, ce dernier, en tant qu'employé, doit respecter des horaires de travail et ne peut donc pas faire autant d'heures que le font Éric et sa compagne. Il est ainsi présent sur "Le Debussy" pendant quinze jours puis est en repos pendant quinze jours avant de pouvoir revenir sur le bateau.

b) Le bateau = la maison

Lorsqu'on pense aux péniches, on peut souvent être tenté de rapprocher le métier de batelier à celui de conducteur de camion. Cela supposerait que les bateliers vivent, quand ils travaillent, dans leur logement "de fonction" sur le bateau mais ont également un pied-à-terre où vit la famille. La compagne d'Éric nous expliquait que certaines personnes font même de temps en temps l'erreur de comparer les mariniers à des « forains », pensant qu'ils n'ont ni cuisine, ni salle de bain. Et pourtant, tout cela est une belle idée reçue. En effet, si avant le XIXe siècle, quand les mariniers partaient pour des voyages courts, ils rejoignaient régulièrement leur famille installée à terre, aujourd'hui, ils habitent bien, pour la plupart, à 100% sur le bateau. C'est en fait le développement du réseau des voies navigables qui a impliqué des voyages plus longs et donc que toute la famille vienne s'installer à bord. Les entreprises de transport fluvial sont donc, souvent, de petites entreprises où l'on travaille en famille. Il faut donc organiser en tandem vie professionnelle et vie familiale autour du bateau, qui est à la fois instrument de travail et lieu de vie.

Il n'est pas facile de mélanger travail et vie privée, surtout sur une si petite surface. En effet, vivre sur le lieu de travail implique qu'on doit intervenir un peu tout le temps, s'il y a une manœuvre à faire ou s'il y a un problème sur le bateau par exemple. Le risque peut être présent de ne pas réussir à décrocher du travail ou alors, à l'inverse, que la vie de famille empiète sur les heures nécessaires au bon fonctionnement de l'entreprise. Cela nécessite une organisation méthodique.

Pour Éric, tout se passe bien. Sa compagne a emménagé avec lui sur le bateau en décembre et depuis, ils travaillent ensemble. Ils partagent beaucoup les tâches professionnelles. Tous deux conduisent le bateau à tour de rôle, sauf le matin où c'est souvent Éric qui se lève le plus tôt pour commencer la route. Sa compagne s'occupe des repas et prend souvent le relai en début d'après-midi quand Éric a besoin de faire une sieste pour se reposer. Lors des chargements et déchargements, nous l'avons constaté, les tâches sont également réparties : Éric est dehors en train de superviser l'opération et sa compagne, depuis l'intérieur, s'occupe des manœuvres, c'est-à-dire avancer/reculer le bateau pour faciliter le travail des grues.

Au niveau des rendez-vous à l'extérieur, c'est moins aisé. Tout nécessite d'être prévu en avance : il faut s'arrêter pour faire des courses au bon moment afin de ne pas retarder les timings serrés, planifier les rendez-vous chez le comptable, par exemple, dès que l'on sait qu'on revient dans la ville pour une livraison, etc. L'improvisation n'a pas vraiment sa place au sein des journées des bateliers, et cela même quand ils font des pauses. Éric, par exemple, prend une journée de pause par semaine, le plus souvent le lundi. Mais pendant cette journée, il arrête son bateau quelque part donc il faut également penser en amont d'être dans un endroit stratégique pour bien se reposer ou s'occuper de certaines tâches.

Pour ce qui est de l'habitat, on peut penser que loger sur un bateau, c'est renoncer à un certain confort. Ce fut le cas pendant longtemps : les habitats ont longtemps été petits, tout étant concentré dans un espace de 20 mètres carrés. C'est dans les bateaux plus récents que les cabines sont beaucoup plus vastes et équipées. Le logement de Éric et sa compagne, par exemple, mesure 90 mètres carrés. Les pièces sont très spacieuses et la décoration contemporaine. Tout est équipé : on y trouve lave-linge, aspirateur, télévision, réfrigérateurs, radiateurs, etc.

Parfois, la vie sur le bateau oblige aussi à arrêter la profession, en cas de soucis de santé par exemple. Ce fut le cas de Jacques qui, quand sa femme a été atteinte de la tuberculose, a été obligé de déménager sur la terre et de se reconvertir. Quand on a des enfants, il faut également les élever sur le bateau. Et le bateau est un milieu dangereux pour un enfant : il risque de chuter dans les escaliers étroits ou dans les câbles coupants, de casser quelque chose d'onéreux ou encore de tomber dans l'eau. C'est pourquoi il arrive aux bateliers

d'attacher leurs plus jeunes enfants grâce à un harnais, ce qui est parfois indispensable même si cela surprend les « gens à terre ». De même, le gilet de sauvetage est mis aux enfants à toute heure de la journée. Cependant, Jacques, Éric et Jean Guerdin nous disaient garder de merveilleux souvenirs de leur enfance sur le bateau. En effet, naitre pratiquement sur un bateau, c'est apprendre à naviguer dès le plus jeune âge, c'est prendre la cale vide pour un immense terrain de jeu, c'est apprendre à nager très tôt (accroché à une corde bien sûr !), c'est découvrir une vie au grand air et au milieu de la nature, etc. C'est une enfance atypique qui marque pour le reste de la vie.

c) Un métier très individualiste

Le métier de batelier est aujourd'hui très individualiste. Mais il ne l'a pas toujours été : Jacques nous décrit une batellerie d'autrefois où tout le monde se connaissait. Il se remémore, enfant, allant de temps en temps prendre le goûter dans les péniches de ses amis.

Aujourd'hui, les bateliers sont peu en contact et il y a plusieurs raisons à cela.
Premièrement, ils sont toujours en route chacun sur leurs bateaux et s'arrêtent rarement plus d'un jour au même endroit pour un chargement/déchargement. Là où, avant, les mariniers prenaient le temps de parler, aux écluses par exemple, aujourd'hui « le temps c'est de l'argent » donc les timings sont assez pressés. Quand nous sommes venues à l'entreprise Guerdin, un bateau hollandais est passé acheter du GNR : il est resté à peine 10 minutes donc aucune conversation n'a été lancée avec les employés de l'entreprise.

De plus, ils parcourent maintenant des trajets plus grands, jusque sur les canaux européens, donc les personnes qu'ils croisent ne sont jamais les mêmes. Et malheureusement, une sorte de compétition s'est créée entre les mariniers. Chacun cherche le meilleur client, avec les transports les mieux payés. Cela creuse encore plus le fossé entre chacun.

Le numérique forge également des bateliers encore plus individualistes. Les échanges humains, qui étaient nécessaires autrefois, sont pris en charge par le numérique. Par exemple, l'AIS (aide à la navigation) permet au marinier d'identifier chaque bateau qu'il croise et de connaître exactement sa trajectoire. Aucun contact ne sera donc nécessaire lors du croisement des deux bateaux. De même, les éclusiers aux écluses se font de plus en plus rares. Ainsi, ce qui était avant, un contexte favorable à la prise de contact et à la discussion, n'existe plus.

Pour les mariniers naviguant sur le réseau européen, la barrière de la langue est très présente. Sur les canaux, entre autres, d'Hollande, de Norvège, d'Allemagne, on exige aux bateliers de maîtriser l'anglais, voire souvent d'autres langues. Par exemple, en arrivant aux écluses dans certains pays, les mariniers doivent obligatoirement se présenter à la radio VHF (Very High Frequencies) dans la langue du pays. Jacques nous décrivait des situations d'incompréhension, où la différence de langage rendait le passage sur certains canaux vraiment difficile.

Ce manque de contact peut être, premièrement, assez pesant pour le travailleur. Mais c'est aussi cet individualisme qui mène la profession à sa perte. « C'est le collectif qui fait le métier. » explique Éric. En effet, face aux nombreux dysfonctionnements auxquels sont confrontés les bateliers (et sur lesquels nous reviendrons plus tard, cf partie IV) se souder aiderait à faire entendre la voix des bateliers. Cependant, selon Jacques, beaucoup de bateliers refusent d'analyser la situation dans laquelle ils sont tous et ne voient donc pas l'intérêt de s'associer.

"La profession n'a jamais été capable de s'organiser pour survivre". Un bon exemple de ce que nous essayons de dire est le problème de courtage auquel ont dû faire face les bateliers pendant de nombreuses années. Pendant longtemps, passer par une société de courtage était obligatoire. Cependant, une relation de subordination était créée car le courtier imposait le prix et le batelier n'avait d'autres choix que d'accepter s'il voulait travailler. Selon Jacques, face à ces problèmes, les bateliers n'ont pas compris qu'ils étaient complémentaires et que s'associer pour se passer de courtiers aurait pu être une solution.

d) Une vie de famille peu soutenable

Les bateliers vivent souvent sur le bateau avec leur famille et avoir une vie de famille en exerçant la profession n'est pas une tâche aisée.

Les enfants, quand ils sont en bas âge, sont sur le bateau. Mais, si travailler et gérer un enfant en même temps n'est tâche aisée pour personne, sur un bateau avec une superficie limitée et où les dangers sont multiples, c'est très compliqué. De plus, les horaires décalés et les tâches prenantes d'un batelier l'empêchent de partager énormément de moments avec son enfant et sa famille en général. Puis, plus tard, quand l'enfant atteint l'âge d'aller à l'école, d'autres problèmes se posent.

Des internats spécifiques pour les enfants de bateliers existent. Il y en a plusieurs en France : à Douai, Conflans-Sainte-Honorine, Strasbourg, Saint-Mammès, etc. Ils acceptent les enfants à partir de la Grande Section de maternelle jusqu'à la troisième. Ce sont des établissements qui accueillent les enfants dont les parents exercent une profession non sédentaire, les bateliers et forains, ainsi que ceux dont les parents ont des contraintes professionnelles, déplacements fréquents ou horaires de nuit par exemple. Un problème se pose alors : ces internats, pour la plupart, ferment les weekends, les vacances et les jours fériés. Cela implique que les parents doivent s'organiser pour pouvoir récupérer les enfants le vendredi soir et les ramener le dimanche soir. Dans ces moments, alors que la réglementation exige qu'au moins deux personnes soient présentes sur la péniche, il n'est pas rare qu'un des deux parents prenne la voiture et parte mener ou reprendre les enfants à l'école. Ils se mettent donc en difficulté car si la police fluviale contrôle à ces moments, ils devront faire face aux conséquences.

Être présent dans la même ville deux jours par semaine implique également qu'ils ne peuvent pas s'éloigner. Faire de longs trajets, sur des canaux européens par exemple, est exclu. Ils doivent donc faire un choix quant aux endroits où ils naviguent, au risque de gagner moins.

De plus, la séparation parent-enfant est très dure. L'acclimatation, pour les enfants, n'est pas évidente après plusieurs années passées sur le bateau. Pendant toute sa scolarité, qui a duré jusqu'à ses 12 ans, Éric Michel nous disait "pleurer pour ne pas aller à l'école". Retourner, enfin, sur le bateau pour réellement commencer à travailler en tant que batelier était l'un de ses souhaits les plus chers.

De nombreux parents bateliers sont donc, pour toutes ces raisons, un peu réticents à laisser leur enfant partir en pensionnat quand il atteint ses 6 ans. Cependant, les solutions ne sont pas idéales.
Ils peuvent décider de se restreindre à naviguer sur un périmètre réduit afin d'être proche de l'école de leur enfant pour le récupérer le week-end et le voir plus souvent. Cependant, ils sacrifient une potentielle carrière où ils gagneraient plus d'argent et la séparation parent-enfant serait toujours présente et difficile.
Autre solution : l'un des parents peut partir faire carrière alors que l'autre reste à terre pour s'occuper des enfants et les emmener à l'école tous les jours. Pour Éric, cette solution n'a pas fonctionné. Il est parti pendant trois mois sur les canaux suisses, allemands et hollandais. À ce moment, selon ses dires, il a "un peu oublié sa vie de famille" jusqu'à ce que son épouse lui pose un ultimatum, l'obligeant à acheter un gros bateau et à naviguer sur la Seine, près du pensionnat de ses enfants.
Dernière solution : beaucoup de parents préfèrent alors être présents tous les deux auprès de leur enfant, quitte à lâcher leur métier de batelier. C'est le cas de Jacques qui, pour offrir une scolarité "classique" à ses enfants, a décidé de s'installer dans un appartement à Agde et d'ouvrir une entreprise de bateaux pour passagers.

D'autres parents, au-delà de la séparation, ont une autre raison de refuser que l'enfant parte dans des écoles pour enfants de bateliers. Faire ce choix veut dire que l'enfant sera exclu de l'école "classique". Même si l'ERPD[10] propose une ouverture culturelle pour les enfants qui ont connu essentiellement la vie sur le bateau, ils restent quand même entre enfants de bateliers et quelques parents voient cela d'un mauvais œil. Le père de Jacques, par exemple, était d'avis que les bateliers sont déjà "exclus du monde" par leurs voyages et "enfermés dans leur métier" et donc que l'école accentue encore plus cet aspect.

10 Nom des internats pour enfants de bateliers

Ainsi, entre les longues journées, la difficulté de la vie solitaire sur un bateau ou encore la vie de famille peu souhaitable, les bateliers font face à certaines difficultés annexes qui met en difficulté, voire en péril, leur vocation.

III. Les bateliers, des marins d'eau douce ?

a) De véritables couteaux suisses

Dur à croire, mais la vie en bateau lorsque l'on est capitaine, n'est pas un long fleuve tranquille. Au-delà du simple fait de savoir naviguer, les bateliers doivent répondre à d'autres tâches diverses et variées. En effet, avec l'arrivée de bateaux toujours plus modernes, le pilotage ne convient plus qu'à surveiller les différentes aides à la navigation. Dans certaines péniches automatiques, la barre n'est même plus à tenir. L'addition de ces « machines » au sein du bateau crée de nouvelles missions. Jacques Delay compare son métier avec celui d'un fermier. Après avoir obtenu son permis bateau, il ne faut pas oublier l'entretien de l'électricité et de la mécanique des moteurs. Si jamais au cours du voyage le navire est "en rade", il faut savoir le dépanner et pour justement éviter cette situation, le capitaine doit avoir la capacité de prévenir les pannes.

Selon Éric Michel, « le plus pénible dans le travail c'est le nettoyage du bateau et de la cale[11] ». Il explique avoir les mains immergées dans l'eau pendant plusieurs heures et que la mission est d'autant plus ardue en fonction du type de marchandise entreposée. Par exemple, pour le charbon, c'est entre quatre et cinq heures au karcher. L'anticipation et le calcul de leur journée est également une des tâches principales. À cause d'un minutage très serré, courant derrière le moindre contrat, les bateliers doivent prévoir à l'avance la position de leur navire lors du déchargement, du passage en écluse, du croisement avec d'autres bateaux afin d'être le plus efficace possible. Avec la complexification du système de comptabilité, particulièrement pour les artisans, ces derniers sont également amenés à gérer beaucoup d'administratif et de papiers concernant principalement les taxes, les obligeant à avoir une connaissance fine du régime fiscal.

Le capitaine n'est pas le seul à bord, il est au moins accompagné d'un matelot. Ce rôle peut être rempli par un membre de sa famille (compagne, enfant) ou par un nouveau batelier souhaitant commencer dans le monde de la batellerie. Cependant, depuis quelques années, Jacques déplore le faible nombre de jeunes motivés à l'idée de s'engager sur l'eau pendant six à huit mois afin d'apprendre l'amarrage, l'entretien et la réparation d'une péniche. Cela est en parte dû à la complexification de la formation pour entrer dans la batellerie qui se concentre sur le théorique et encourage très peu à la pratique.

b) Une formation de plus en plus compliquée

Après la Seconde Guerre Mondiale, les familles de bateliers étaient au nombre de 1500 en France, selon les dires de Jacques. Aujourd'hui, il y en a moins de 500. Le franc déclin de la profession s'inscrit dans la transformation du système éducatif. Avant, explique Jacques, le métier de batelier, majoritairement masculin, se transmettait de père en fils. Cependant, à l'aube du XXIème siècle, avoir son baccalauréat n'est plus une exception et les jeunes sont encouragés, voire contraints, de se lancer dans des études supérieures. Ces derniers entrent dans le monde du travail de plus en plus tard, à cause en partie, de la stigmatisation des filières professionnelles. L'artisanat disparaît peu à peu et les enfants ont franchement moins tendance à reprendre le métier de leur parent.

Ainsi, la solution, lorsque l'on ne vient pas de ce milieu, est de se former, avec un CAP Navigation fluviale par exemple. En France, il y a peu d'établissements délivrant ce type de diplôme. Sinon les futurs bateliers partent se former en Belgique ou en Hollande. Le problème, explique Éric qui forme régulièrement des matelots sur Le Debussy, c'est que ces formations offrent aux étudiants un bagage théorique considérable. Ils doivent par exemple savoir désormais parler parfaitement l'anglais et le néerlandais afin de pouvoir dialoguer lors des passages aux écluses mais acquièrent très peu d'expérience. C'est notamment le

11 Cale : Dans un navire, volume compris entre le pont et le fond, destiné à recevoir la cargaison. *Le Larousse*

cas en Hollande : « Les jeunes arrivent sans avoir les bases. Ils oublient de vérifier le sens du vent et du courant avant de partir naviguer. » Si le nombre de jeunes volontaires décroit, c'est aussi le cas des bateliers formateurs. Jacques Delay témoigne que lorsqu'il avait seize ans, il a passé une année entière sur un pousseur, sous l'aile et le regard aiguillé du commandant à qui il tenait à cœur de transmettre sa passion aux plus jeunes. Aujourd'hui, le métier s'individualisant, cette pratique se fait de moins en moins. De plus, l'obtention du permis bateau est particulièrement longue puisqu'il faut 300 jours de navigation pour y accéder.

Arriver au bout de la formation il n'est donc pas aisé pour les plus fougueux de se jeter à bras le corps dans ce métier. Mais, la profession évolue et ce n'est pas parce que l'on est arrivé à entrer dans le milieu que l'on est certain d'y rester. Comme expliqué précédemment, devenir batelier signifie aussi avoir une excellente connaissance du régime fiscal. Néanmoins, beaucoup, aujourd'hui, tombe dans le piège tordu de la Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA). Jacques explique qu'à son époque, les bateliers s'intéressaient bien plus à l'aspect commercial du métier. Désormais, à cause de la complexité du système de comptabilité, beaucoup de jeunes capitaines requièrent l'aide de comptables. Mais être artisan, c'est également être commerçant et si ces derniers ne se préoccupent pas, ne comprennent pas ce qui se joue derrière « les recettes et les bénéfices » ils se font vite avoir. Effectivement, beaucoup d'entre eux se démotivent et déplorent la non-rentabilité de leur métier. La plupart du temps, « les nouveaux » se font piéger en dépensant tout leur argent et se retrouvent « dans le rouge » quand la TVA est prélevée.
Jacques, lui, a appris son métier sur le tas. Formé depuis ses premières années à la batellerie par son père, le sens du métier coulait déjà dans ses veines. Cependant, ses enfants, eux, se retrouvent à passer des séries de nouveaux permis pour l'utilisation des dernières technologies qu'il faut obligatoirement avoir à bord du bateau et sans lesquelles, une fin de carrière est assurée. Ce nouveau matériel toujours plus performant implique également des normes très contraignantes contribuant au décroit de l'intérêt pour la profession.

c) S'adapter aux nouvelles technologies, entre liberté et sécurité

80% du réseau des voies navigables en France sont gérés par la VNF (Voies Navigables de France), un établissement administratif public dont la tutelle de l'état est exercée par le Ministère de la Transition Écologique. Afin de promouvoir la logistique fluviale, la plupart des bateliers, artisans ou salariés, sont soumis aux ordres et contrats qu'impose cette administration. Pour ce faire, la VNF, chargée en partie du maintien sécuritaire de la profession, impose depuis sa création (1991) de nouvelles normes. Ces dernières entrent en rigueur accompagnées d'une technologie de plus en plus rigoureuse transformant véritablement la nature du métier. Initialement, ces instruments avaient pour but d'aider, de faciliter la tâche aux bateliers sans leur être imposés. Par exemple, quand ils étaient encore en fonction, pour annoncer leur arrivée, Jacques détachait un drapeau qui flottait en haut du bateau. Puis, il a découvert l'invention de la VHF, une radio téléphonique permettant de communiquer avec les autres capitaines, beaucoup plus pratique. De même, l'instauration du radar a permis aux bateliers de pouvoir avancer à travers le brouillard là où avant, il devait systématiquement s'amarrer. Utilisées de manière autodidacte, ces inventions permettent effectivement, dans un premier temps, de rendre le métier moins archaïque, plus sécuritaire et de veiller à l'entretien des bateaux (rouilles, étanchéité …).

Cependant, avec le temps, certaines de ces aides sont devenues obligatoires et beaucoup de batelier ont l'impression d'être sous contrôle permanent. Un paradoxe lorsque leur principale quête est ce sentiment de liberté que procure la navigation. En effet, le progrès a ses limites et l'accumulation permanente en 15-20 ans de ces nouvelles technologies étouffe le monde de la batellerie. Les péniches sont par exemple pistées en permanence avec les GPS inclus obligatoirement dans l'enceinte de la timonerie depuis 2021. Les bateliers doivent également être en possession de radars, parfois même un type particulier. Cet instrument est par ailleurs de plus en plus compliqué à utiliser, si bien qu'ils doivent désormais passer un permis radar afin d'avoir la possibilité de se faire assurer en cas d'accident. Ainsi, leur utilisation contribue à complexifier l'accessibilité du métier et rend abstrait la conduite du bateau. Jacques déplore : « On ne regarde plus l'eau, l'horizon devant nous mais un écran. ».

De surcroît, le but plus implicite de ces nouvelles normes est le gain qu'elles apportent à l'État, s'inscrivant dans le sinueux engrenage du système capitaliste, en prônant l'obsolescence programmée. Si l'on pourrait qualifier la batellerie d'un métier low-tech avec ses bateaux en fonction pour certains depuis près

d'un siècle, la VNF promeut le réachat régulier de pièces couteuses obligeant donc les capitaines à se tourner vers le « bon marché ». Éric vient de racheter un moteur pour 370 000€ car le sien n'était plus aux règles. Ne pouvant pas se permettre un prix plus élevé, il est persuadé que son nouveau moteur ne tiendra pas plus de 10 ans. À l'inverse, Jacques, à la retraite, ne se déplaçant plus que pour la plaisance, possède un moteur *Deutz* d'une valeur d'environ 500 000 € depuis maintenant 65 ans.

Cette course effrénée au plus performant, au plus efficace, au plus équipé en perd certains. « Les bateliers n'ont pas beaucoup évolué dans leurs idées. ». Pour reprendre les propos de Jacques, cette transformation est particulièrement ardue pour les plus anciens. Ce dernier raconte anecdotiquement que même le gilet de sauvetage a pris du temps à faire sa place dans le monde de la batellerie, n'étant au départ pas très pratique. À l'image de leur péniche, les timoniers prennent du temps. Comme issus d'un autre monde, ils naviguent sur une eau qu'ils connaissent mais dans une société qui les dépasse. Jacques explique, d'un ton moqueur, que certains ne savent pas qu'il faut ouvrir un livret de service permettant de prouver que l'on a navigué par le passé et donc obtenir un permis. Pour ceux en exercice depuis très longtemps, le permis actuel n'est pas à repasser. Le fait est qu'ils ne sont pas forcément au courant de tous les instruments nécessaires pour être aux normes et sont loin de savoir s'en servir.

Ce décalage peut poser un problème sachant que les bateliers sont confrontés à des visites obligatoires menées par la commission de surveillance tous les 5 ans, « auxquelles il est dur d'échapper » glisse tout bas Jacques. Si ces derniers ne sont pas aux normes, ils risquent de s'exposer à 30-40 000 € d'amende. Une gendarmerie fluviale fait également régulièrement des contrôles demandant les papiers de bord, les gilets de sauvetage, les heures de travail, les bouées …

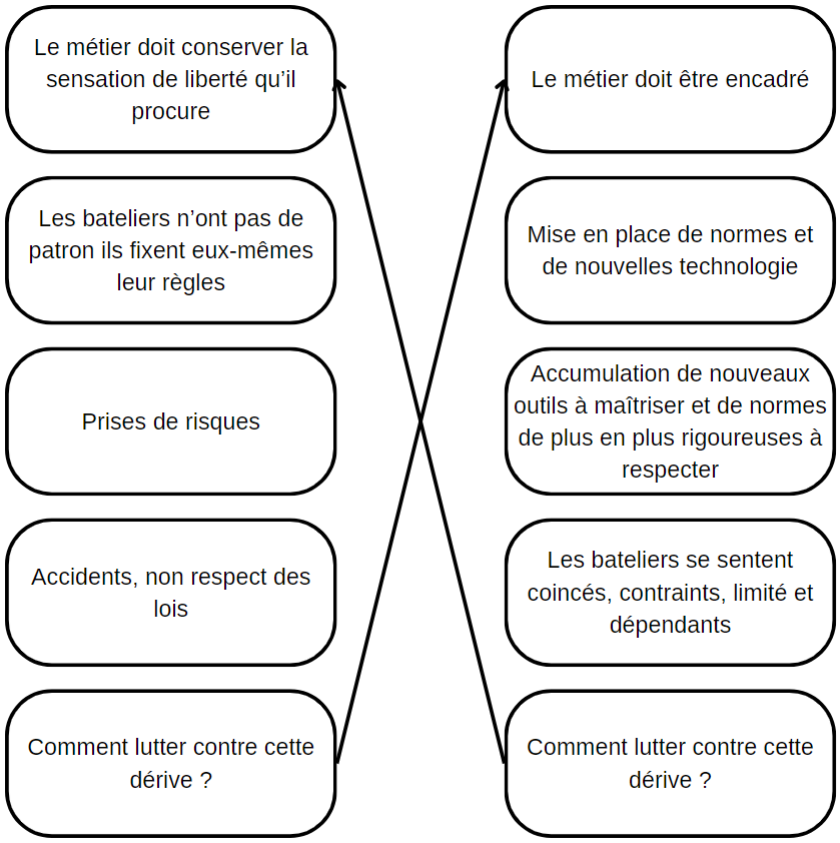


Figure 9 : Tension liberté / sécurité

Certes, le discours « réac » du batelier relativement âgé sur l'évolution technologique de leur métier pourrait nous faire esquisser un sourire en coin compte tenue de sa subjectivité, mais le monde de la batellerie vieillit et l'écart entre cette profession de plus en plus désuète et le cercle économique vicieux du

capitalisme à tout prix se creuse à grande vitesse, laissant derrière lui une nuée d'incohérences et de paradoxes.

IV. Un métier désuet tourné vers l'avenir

a) Le grand-père du transport

La batellerie a un côté un peu désuet, vieillot. En effet, quand on cherche des images de la profession sur internet, on tombe très rapidement sur de vieilles photos en noir et blanc de familles batelières sur leur péniche en bois. Mais cela se comprend : derrière l'activité économique se cache un véritable univers. En effet, bien avant l'utilisation des camions, les rivières et canaux étaient les principales voies de transport pour les marchandises. La profession a donc connu beaucoup d'évolutions, au fil des avancées sociales et technologiques.

Figure 10 : Famille de mariniers devant une péniche en bois

Les mariniers restent très attachés au passé de leur activité. Ils ressentent une forte fierté de continuer cette tradition ancestrale, qui participe à l'économie et à la culture des régions. « La voie d'eau a permis l'enrichissement de villes, villages d'un pays » nous expliquait par message Jeanine Jaunet, batelière à la retraite qui a pratiqué l'activité pendant 40 ans. En effet, les héritages de cet âge d'or de la batellerie sont encore très présents dans les villages où passent les canaux. Dans ces endroits, beaucoup d'infrastructures ont été aménagées en fonction du passage des péniches. À Longueil-Annel, par exemple, nombre de vieux commerces se situent encore le long de l'Oise, en souvenir de l'époque où les bateliers, n'ayant pas de voiture, ne pouvaient pas se déplacer bien loin pour faire leurs emplettes.

Une forme de nostalgie est également très présente, liée aux souvenirs que gardent les bateliers de leur passé. En effet, comme on peut s'en douter, la batellerie est avant tout une histoire de famille. « On ne devient pas marinier, on naît marinier » nous expliquait Éric Michel. Beaucoup développent leur vocation dès le plus jeune âge sur le bateau de leurs parents. Une fois entrés à l'école, les enfants n'ont qu'une hâte : en sortir pour revenir au bateau et prendre leur indépendance en achetant leur péniche ou en devenant salarié. C'est le cas de tous les mariniers que nous avons pu rencontrer : Jean Guerdin, Jacques, Éric, sa compagne, son fils, etc. Autrefois, il y avait une sorte de fatalité à cette passation de profession. Jacques, par exemple, avait l'opportunité de continuer ses études pour peut-être faire un autre métier. Cependant, craignant une « cassure » avec sa famille, ses grands frères et sœurs, il a préféré suivre la tradition familiale. Aujourd'hui, ce côté générationnel s'est un peu perdu : les enfants ne suivent plus forcément leurs parents, peut-être car ils sont plus nombreux à aller à l'école « classique » plutôt qu'en internat. Cependant, ceux qui continuent perpétuent les traditions qu'ils ont apprises de leurs parents, leurs grands-parents, etc.

Cet attachement au passé, à leurs souvenirs personnels mais aussi à leurs pratiques renforce ce côté désuet associé à la profession. De vieilles habitudes, dans la pratique même de la navigation et du transport de marchandises, persistent et les bateliers ne s'en détachent pas facilement. Jean Guerdin nous donnait l'exemple des gilets de sauvetage : ils sont devenus obligatoires il y a quelques années, mais l'habitude des mariniers à ne pas en porter les a rendus réticents à se plier à la règle. Il a fallu beaucoup de rappels à l'ordre pour que l'habitude de les mettre vienne. C'est la même chose pour l'hostilité qu'on eut certains bateliers à adopter les aides à la navigation devenues obligatoires.

On peut dire également qu'il y a un côté artisanal à la profession, lié aux usages séculaires et au savoir-faire des bateliers. C'est d'ailleurs à juste titre qu'on peut qualifier cette profession d'artisanale car, à partir du 1erjuillet 2019, les bateliers sont devenus officiellement des artisans. Ils répondent en effet à la définition de l'artisanat aujourd'hui en France : les entreprises artisanales se caractérisent par leur dimension (moins de dix salariés) et par la nature de leur activité (production, transformation, réparation ou prestation de service répertoriée dans le Répertoire des Métiers). Ainsi, la France compte 650 entreprises artisanales de batellerie qui sont composés le plus souvent d'un couple de mariniers et de, maximum, six salariés.

La batellerie constitue ainsi le « grand-père du transport » dans le sens où il n'est pas juste un des plus vieux moyens de transports de marchandise. Il reste, malgré la modernité et la grandeur qu'on attend des transports aujourd'hui, à une échelle artisanale et attaché à un univers qui dépasse l'activité économique même.

b) Peu de crédits pour les séniors

Et pourtant, on ne peut pas dire que la batellerie bénéficie des privilèges souvent distribués aux anciens.

Éric nous décrit sa passion pour la batellerie qui est toujours très présente après tant d'années d'exercices mais, paradoxalement, qualifie son travail comme étant juste « potable ». On comprend alors qu'il nous parle de « tout ce qui est à côté » comme il le dit lui-même. Et par cela, il entend les difficultés que peuvent rencontrer quotidiennement les bateliers au cours de l'exercice de leur profession. Il y a, en effet, de multiples petits dysfonctionnements auxquels font face les mariniers et qui deviennent, à la longue, fatigants. Voici quelques exemples donnés par Éric :

- Il y a 5 ans, à Verberie, un quai a été construit pour l'entreprise Monier. Lors de sa construction, Éric a demandé qu'une échelle soit positionnée sur le mur pour descendre sur le bateau facilement. Finalement, aucune échelle n'a été mise donc Éric doit lui-même porter et positionner son échelle chaque fois que lui, ou d'autres, veulent aller sur le quai ou descendre sur le bateau. Au-delà de la pénibilité de devoir le faire à chaque fois, il y a une question de responsabilité : si quelqu'un a un accident avec son échelle, il en sera tenu responsable.
- Autre exemple : Le Debussy passe très régulièrement par le pont de Sully à Paris. Cependant, depuis début avril, ce dernier est en travaux. Les bateaux ont donc des créneaux spécifiques le soir pour pouvoir circuler en dessous. C'est assez pénible pour Éric et sa compagne car ils doivent s'organiser pour passer par cet endroit à un moment précis, au risque de rester bloqués d'un côté ou de l'autre. Le problème est que les travaux, fin-mai, n'avaient toujours pas commencé et qu'ils ne savent pas combien de temps cela va les empêcher de travailler correctement.
- Dernier exemple : Il n'y a qu'un seul point de dépôt en France pour jeter l'huile à moteur usée et il ne se trouve pas sur la route qu'emprunte le Debussy en temps normal. Ils doivent donc stocker plusieurs tonnes d'huile usée dans des barils dans la salle des machines (au sous-sol du bateau). Quand ils passent à Verberie, Éric doit remonter tous les barils d'un coup à la main pour les donner à un camion de l'entreprise Guerdin, qui les achemine au point de dépôt par la route. Il décrit l'activité comme très fatigante, voire dangereuse. Si plusieurs points de dépôt d'huile étaient créés en France, Éric pourrait l'amener au fur et à mesure de sa consommation et donc ne pas les transporter.

Les bateliers essaient de faire part des problèmes qu'ils rencontrent et qui s'accumulent, à la VNF par exemple, mais ne se sentent pas écoutés. « On ne nous reconnait pas pour ce que l'on fait » explique la compagne d'Éric. Éric, lui, nous dit recevoir de temps en temps des mails de la VNF, qui assure la gestion

globale des voies d'eau et son expansion, l'invitant à faire remonter ce qui ne va pas mais il n'obtient jamais de retour et il ne voit pas d'améliorations.

Mais le problème est au-delà de juste quelques dysfonctionnements, les bateliers ont l'impression que leur profession est en train d'être abandonnée. Le constat a été fait par toutes les personnes avec qui nous avons pu échanger : le nombre de ports en France a drastiquement diminué et les canaux ne sont plus vraiment entretenus, nombres d'entre eux étant aujourd'hui laissés à l'abandon et plus utilisés. Les algues envahissent les voies d'eau, des infrastructures cassées ne sont jamais réparées, les travaux qui devaient être faits n'ont jamais été lancés, etc. Pour donner juste un exemple parmi d'autres, le canal de l'Oise à l'Aisne est aujourd'hui abandonné car les écluses sont cassées et n'ont jamais été réparées. D'autres canaux sont devenus trop petits et n'ont jamais été aménagés pour perpétuer le trafic fluvial dessus. C'est ainsi que des régions entières en France ne sont pas ou plus praticables ou encore que le Sud et le Nord ne sont pas reliés par exemple.

La VNF est, selon Jacques, comme « un soin palliatif » qui « accompagne le frêt fluvial vers le décès ». Il n'y aurait apparemment plus de statistiques publiées par la VNF quant aux tonnes transportées par les bateaux. Si tel est le cas, ne plus avoir de bilan d'une activité économique ne permettra donc pas d'y apporter de potentielles améliorations.

« On s'est détourné de ce moyen de transport au profit de la route » explique Jeanine Jaunet. Et pourtant, sur le papier, le transport fluvial émet trois fois moins de gaz à effet de serre que le routier. Contrairement aux voitures et aux camions très sujets aux accidents, si un bateau rencontre un problème lors de son trajet, cela n'engendre quasiment jamais de morts. Alors comment expliquer que le fluvial transporte aujourd'hui 60% de moins que le routier ? Cela part d'un constat : ce moyen de transport rapporte clairement moins d'argent à l'État et au système économique actuel. Effectivement, un bateau consomme moins de gazole qu'un camion, le bateau d'Éric Michel remplace par exemple 60 camions. De plus, la durée de vie d'un bateau est bien plus grande que celle d'un camion. Pour l'État, les péniches ne s'abîment pas assez vite : on trouve encore en service certaines datant de 1927. En outre, la construction d'autoroutes engendre la forte production d'enrobé qui enrichit l'industrie pétrolière.

Pour toutes ces raisons, tous nous décrivaient un métier décourageant, où on a l'impression de se battre pour une activité qui ira de toute façon à sa perte.

c) Des projets gigantesques et inutiles à venir

1. L'incohérence de projets conçus derrière un bureau

Et pourtant, rassurez-vous : de nouveaux projets ont été pensés pour donner un nouveau souffle au fluvial ! Mais ces projets sont-ils vraiment ce qu'il faut à la batellerie pour être relancée ou sont-ils, dans la continuité de ce qu'on décrivait précédemment, pensés sans écouter les besoins des mariniers ?

Encore une fois, tous nous disaient que chaque projet lancé vis-à-vis des voies d'eau est pensé par des administratifs depuis leur bureau, sans aucune étude de terrain derrière. Cela rend des projets situés à des kilomètres de ce dont les bateliers ont réellement besoin pour être plus à l'aise dans leur profession. Bien qu'ils essaient de faire remonter les problèmes à résoudre, de nouvelles mesures, qui ne règlent aucun problème, vont être mises en place et ajouter encore de la difficulté aux mariniers.

Éric nous donnait l'exemple du projet MAGEO, qui a pour objectif de récurer l'Oise et de garantir un mouillage[12] de 4 mètres (contre 3 mètres aujourd'hui) entre Compiègne et Creil. Le batelier, par son expérience, avait perçu une incohérence en découvrant le projet. Il avait alors été à la Commission Locale d'Usager pour demander un essai avec un bateau, auquel il souhaitait assister, pour prouver l'incohérence. Il n'a jamais été convoqué et on lui a dit, plusieurs mois plus tard, que l'essai avait été réalisé et que tout était ok. Il dit en avoir demandé le procès-verbal, en vain. Éric pense que cette « mauvaise foi » quant à l'issue,

12 Profondeur jusqu'à laquelle un bateau peut s'enfoncer.

qu'il sait évidente, du test est une preuve qu'on a voulu « étouffer l'affaire ». Le projet est donc en cours de lancement, avec potentiellement un détail qui risque de gêner les bateliers dans l'exercice de leur profession.

2. Une course au gigantissisme : l'exemple du canal Seine-Nord-Europe[13]

Un des gros exemples de ces projets étonnants est bel et bien celui du Canal Seine-Nord-Europe. Avant d'approfondir un peu plus ce point, il s'agit de présenter rapidement ce nouveau canal qui est censé voir le jour d'ici 2030.

Ce canal à grand gabarit de 107 km de long et 54 mètres de large va relier Compiègne (dans l'Oise) à Aubencheul-au-Bac (dans le Nord). Cela créera le premier réseau fluvial européen : 1 100 km de fleuves, rivières et canaux navigables. Les bateaux pourront circuler entre le Bassin parisien, les Hauts-de-France, les ports de Dunkerque, le Havre, Rouen et le nord de l'Europe.
5,1 milliards d'euros financés par l'État, les collectivités régionales et (à hauteur de 2,1 milliards) l'Europe. 4 ports intérieurs, 2 sites d'accueil des bateaux de plaisance, 6 écluses (dont 2 avec une hauteur de chute de plus de 25 mètres) seront construites.
Des péniches mesurant jusqu'à 185 mètres de long et 11,40 mètres de large et transportant jusqu'à 4 400 tonnes de marchandises chacune (l'équivalent de 220 camions) pourront être accueillies. La promesse est d'acheminer environ 17 millions de tonnes de marchandises par an et de réduire le trafic routier de 1 million de poids lourds en France.

Figure 11 : Tracé du projet Canal Seine Nord Europe

Présenté comme permettant le développement du fluvial, le projet crée pourtant la controverse parmi les mariniers. Jacques nous parle de deux réactions qui divisent les bateliers :
- Il y a ceux qui, sans se préoccuper des conséquences du projet, se disent qu'ils passeront toujours dans tous les cas, mais sûrement avec des unités plus grandes.

13 Partie qui dépasse les attentes de PH13, car la description et la critique approfondie du CSNE ne traitent plus uniquement de l'analyse du métier. Nous pensons qu'elle mérite cependant d'être écrite car, au-delà d'être une bonne illustration à nos propos, les bateliers portent un intérêt particulier à ce sujet et nous en ont énormément parlé.

- D'autres craignent plusieurs points. Par exemple : Est-ce que le projet verra réellement le jour ? Est-ce que les petits bateaux vont disparaitre ? À quel point la profession va-t-elle être impactée (les trajets, les tonnages, le nombre de bateliers, etc.) ?

Il faut dire que, quand on s'intéresse au projet, plusieurs points soulèvent questionnements. Toutes les personnes du milieu que nous avons rencontrées, alors qu'elles devraient être réjouies par un projet qui concerne enfin le relancement du fluvial, y voient de nombreuses incohérences.
Premièrement, la promesse de bateaux de tels gabarits est de pouvoir (enfin !) transporter des conteneurs. Un bateau de 11 mètres de large implique de pouvoir placer côte à côte 4 conteneurs. Cependant, pour une question de rentabilité du trajet, il faudrait pouvoir empiler 4 conteneurs de haut également et cela, avec la hauteur des ponts sur le trajet (qui n'ont pas prévus d'être déconstruits), n'est pas possible.
La question du réalisme du projet se pose également. En effet, Jacques et Éric nous disaient qu'au-delà de 1500 tonnes, ce qui correspond à 3 conteneurs de haut et de large, il est difficile de trouver des clients qui ont autant de quantité à transporter d'un seul coup.
Les bateliers se posent également la question des écluses. Éric craint deux choses. D'abord, que les écluses entrainent le déclin des petits bateaux. En effet, le CSNE prévoit que des petits bateaux de plaisance et petites péniches croisent des énormes péniches de plusieurs dizaines de mètres. Or, le passage des écluses nécessite la balance entre deux bateaux et si l'écart des bateaux est trop grand, cela n'est pas possible. Ainsi, les petits bateaux risquent d'être pénalisés et de pouvoir moins circuler sur le Canal Seine-Nord-Europe. De plus, le nombre d'écluses construites et leur taille n'est apparemment pas cohérent. Du fait qu'il faille 30 minutes à un bateau pour passer une écluse, Éric parle de bouchons de bateaux qu'il compare à ceux, actuellement, de l'autoroute A1 (autoroute qu'on prévoit de désengorger avec le Canal Seine-Nord-Europe).
De plus, le canal est construit dans un « désert vert », selon les dires de Jacques et Éric. Ils entendent par là qu'il y a, aujourd'hui, peu d'industries autour de l'Oise. Cela impliquera donc quand même énormément de camions pour prendre le relais : récupérer les tonnages colossaux de marchandises transportés par la péniche et les acheminer jusqu'aux différents clients. C'est ce qu'on appelle le brouettage. La promesse de remplacer les camions ne sera donc pas totalement remplie et le client, obligé de payer le transport par bateau puis par camion, va peut-être préférer se passer du bateau pour une question d'économie.

Pour rappel, plus de 5 milliards d'euros vont être investis dans ce projet que la directrice du canal Anvers-Liège décrit comme « le canal du Nord de Napoléon ». Elle parle d'une « course au gigantisme » : des projets avec des dimensions toujours plus démesurées. Ces proportions, les bateliers l'expliquent par le financement massif de l'Europe. Jacques nous expliquait que dans les années 75-80, un agrandissement du canal du Nord, avec des proportions plus raisonnables, a été discuté. Mais, quand l'Europe a été prise en compte dans les financements, les dimensions ont explosé pour se caler sur celles des gros canaux européens. Beaucoup pensent donc que ces dimensionnements étaient la condition de l'Europe pour participer au projet.

Énormément d'argent sera donc dépensé pour un objectif qui n'a pas bien été étudié. Les besoins de ceux qui vont l'utiliser, par exemple, n'ont jamais été questionné. Les bateliers, loin d'être contre l'idée d'un nouveau canal ne comprennent pas pourquoi ce projet est si disproportionné. Un nouveau canal, moins en rupture avec les dimensions actuelles, aurait pu être conçu et aurait très bien convenu. L'impact sur leur profession du Canal Seine-Nord-Europe sera non négligeable : il faudra s'adapter pour ne pas être sur la touche, acheter un bateau plus grand et aller plus loin pour rester en compétition avec ceux venus des canaux européens par exemple. Mais tout cela reste pour eux un grand point d'interrogation car au-delà de suppositions, ils n'ont aucune certitude quant à ce qu'il va advenir pour eux. Ils n'arrivent pas à se projeter et ne peuvent donc pas prévoir quelle dimension de bateau acheter aujourd'hui pour qu'il convienne toujours dans quelques années.

Quand on se rend compte qu'on associe souvent l'artisanat à « ce qui n'est pas industriel », il est bien paradoxal, pour cette profession artisanale et ancestrale, de se retrouver au cœur de projets aussi gigantesques.

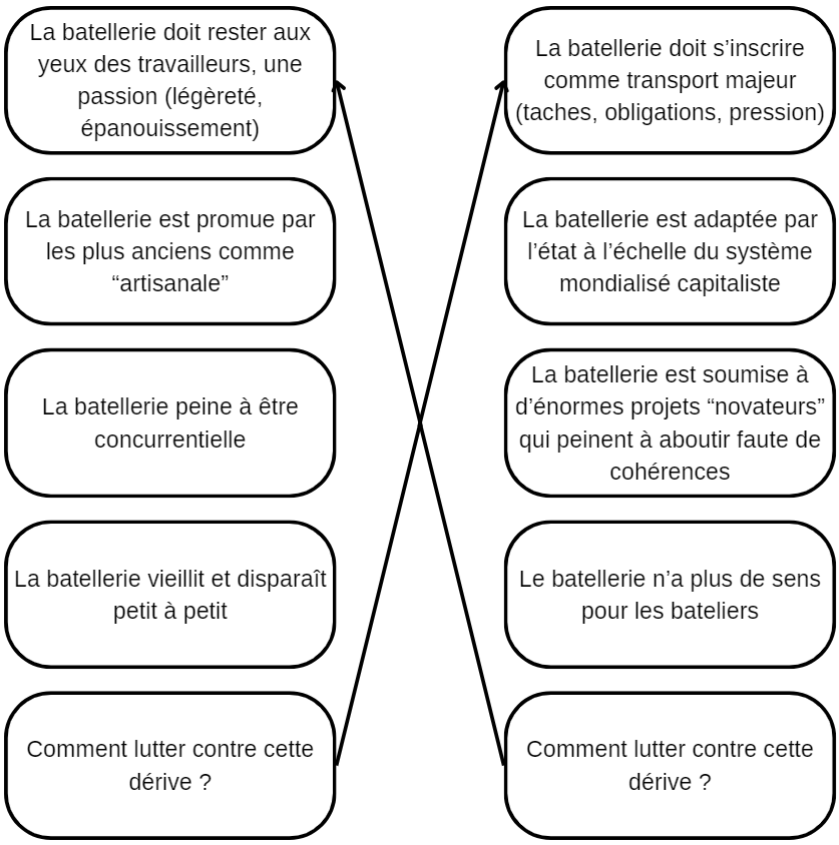


Figure 12 : Tension artisanat / capitalisme

Conclusion

Sur le papier, le métier de batelier a tout pour plaire : voyager sur une grande étendue lente perdue au milieu de la nature, avoir la liberté de prendre la large sur un coup de tête ou encore partager toutes ces expériences en famille. C'est ce qu'on peut appeler un métier-passion. Pourtant, si cela ressemble à des vacances, on en est bien loin. Être batelier c'est aussi voir pendant des heures des quais de déchargement, dépasser de beaucoup les heures de travail préconisées, ressentir le stress des timings serrés et des budgets à gérer, devoir élever un enfant dans un milieu hostile, etc. Et oui, quand une activité entre au cœur du système industriel, tout se complique.

Il faut dire que, si les bateliers apprécient pour la plupart réellement leur profession, le quotidien n'est pas facile. Entre les journées interminables assis à naviguer d'un bout à l'autre de la France, être sans cesse isolé sur son bateau avec peu de contacts extérieurs, n'avoir aucune distinction entre lieu de travail et lieu de vie ou encore devoir se séparer de son enfant quand il a l'âge d'aller à l'école, les problématiques rencontrées par les bateliers peuvent, on peut le dire, être décourageantes. Pourtant, ils s'entendent parfois qualifiés de « marins d'eau douce », surnom peu justifié quand on sait la technicité et la diversité des savoir-faire que requiert le métier. Et les nouvelles technologies et les nouvelles normes qui leur sont sans cesse imposées pour leur sécurité aiguisent encore plus leurs connaissances, malgré les contraintes que cela rajoute.

Cette batellerie un peu désuète et vieillotte, héritée de traditions transmises de père en fils et partagées par l'ensemble de la communauté marinière, doit en permanence s'adapter à des dysfonctionnements grandissants avec le vieillissement des réseaux fluviaux. Une impression que leur profession est peu à peu laissée à l'abandon, au profit d'un transport routier plus rentable. Moins écoutés par les pouvoirs publics, moins réquisitionnés pour des transports, délaissés par les collègues qui arrêtent la profession, ils ont l'impression de se battre pour une activité qui ira de toute façon à sa perte.

La réalité est que la batellerie d'aujourd'hui est l'héritage d'une activité artisanale très ancienne. Quand le système industriel a commencé à s'emballer, il y a eu besoin de plus en plus de transports mais aussi de transports par conteneurs et de transports qui prenaient moins de quantité d'un coup. Les entreprises se sont désintéressées du fluvial, pas assez rentable. Il a fallu s'adapter, mais comment modifier un transport ancré et isolé depuis autant de siècles si rapidement ? Faire des projets énormes en espérant que l'activité suive le rythme ? C'est la solution choisie par la France avec le projet du Canal Seine-Nord Europe. Le frêt fluvial, étant la solution écologique de transport de marchandise idéale, il s'agirait de faire les choses en grand, en gigantissime même, au risque de larguer complétement la batellerie française. N'étant pas encore à ce niveau de développement, certains bateliers craignent pour le futur de leur profession : ils ont peur de se faire écraser par ces énormes péniches européennes.

Le manque de communication des pouvoirs publics avec les bateliers est en réalité un gros facteur de beaucoup des problèmes rencontrés. Cette absence de médiation mène peu à peu la batellerie à sa perte et les bateliers ne savent comment réagir. Peut-être que s'unir constituerait un bon début : faire entendre une plainte commune et grandissante ne laisserait d'autres choix aux bureaucrates que d'écouter. En montrant les besoins réels ressentis par l'ensemble de la communauté marinière, des projets alternatifs, plus à l'échelle, pourraient être discutés et mis en place pour relancer petit à petit le frêt fluvial.

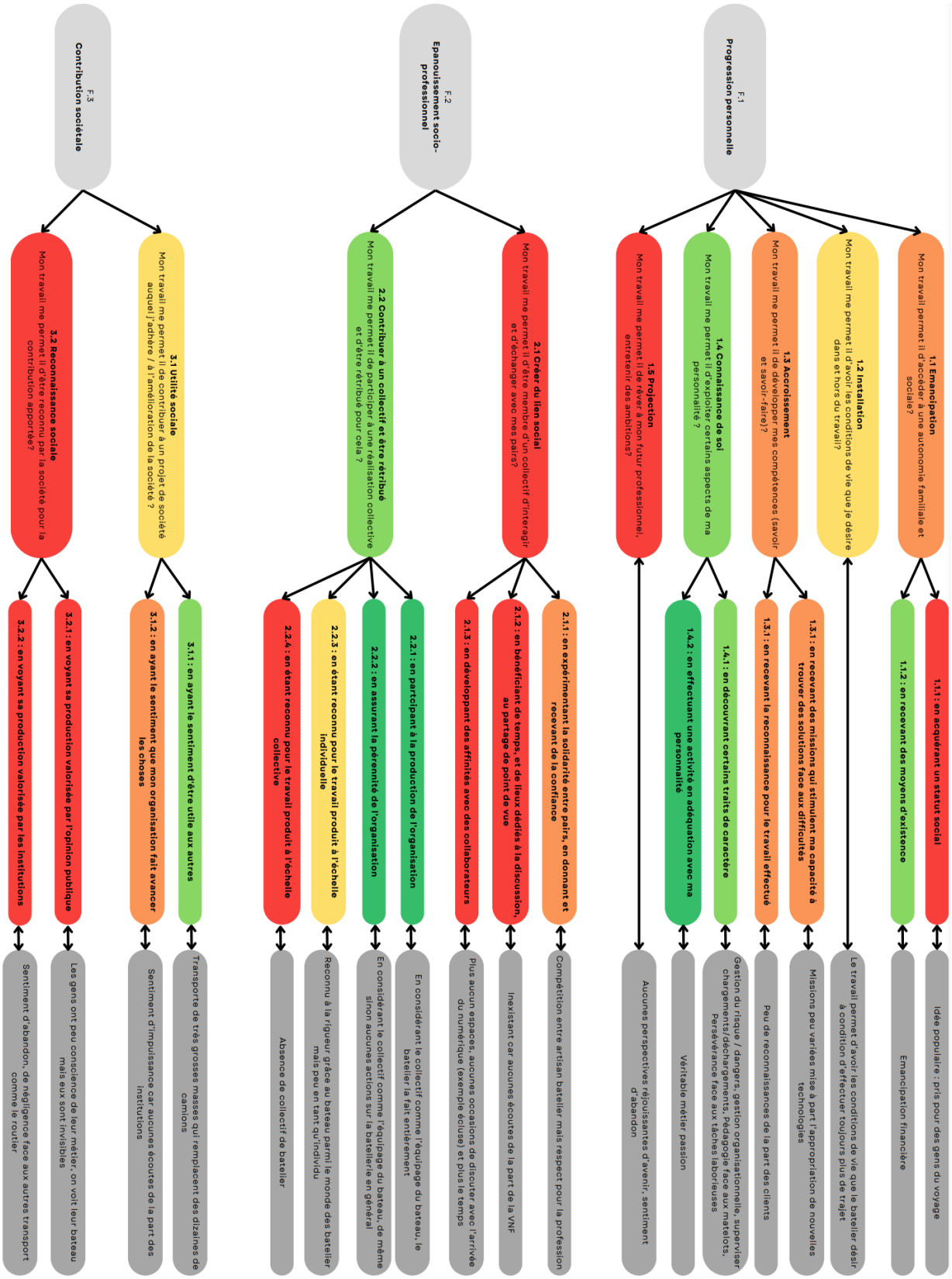
À entendre ce discours, on peut avoir l'impression que la batellerie n'a d'autre futur que de s'accrocher désespérément au mode de fonctionnement actuel : de gros tonnages sur de grosses distances. Mais l'avenir de la profession ne pourrait-il pas se trouver justement dans un renouvellement de son organisation ? En effet, dans les grandes villes où le camion devient de plus en plus difficile à utiliser, quelques entreprises commencent à chercher des alternatives. C'est une expérience qu'a vécu le fils de Éric, batelier né en 1990. Il a trouvé le moyen d'innover pour gagner sa vie : il a acheté un bateau avec une grue dessus et a trouvé son propre client à Paris, Point P. Son activité consiste donc à naviguer uniquement dans Paris pour aller chercher la marchandise à Point P et la distribuer à tous les clients parisiens de l'entreprise. C'est un mode de fonctionnement qui se fait de plus en plus, pour Ikea ou Monoprix par exemple, car plus rentable que le

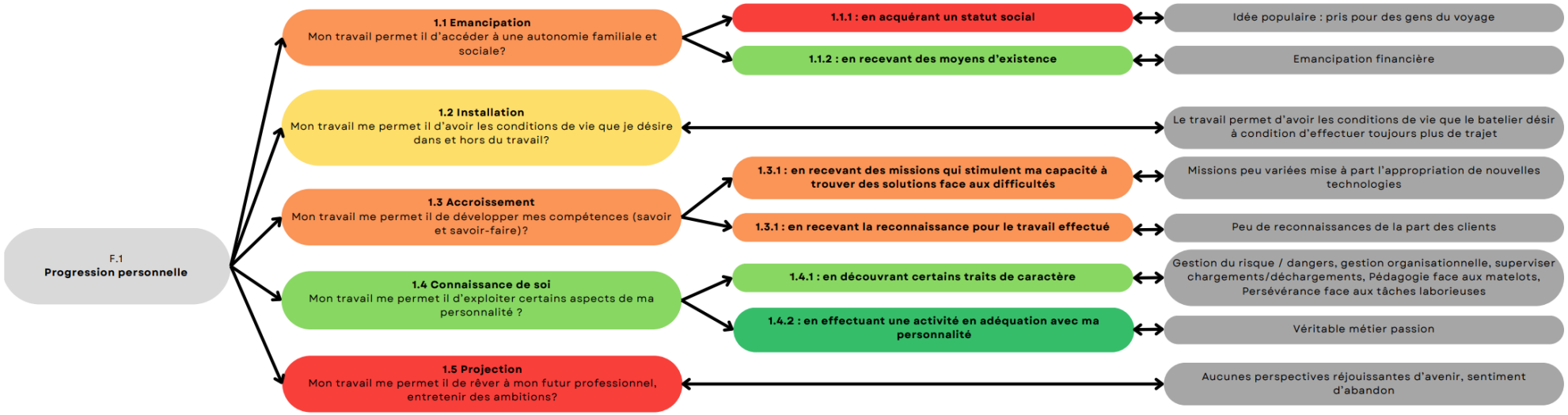
camion bloqué dans les bouchons et plus écologique. Le métier de batelier consiste et consistera donc toujours « à trouver le bon coup[14] » pour pérenniser la profession.

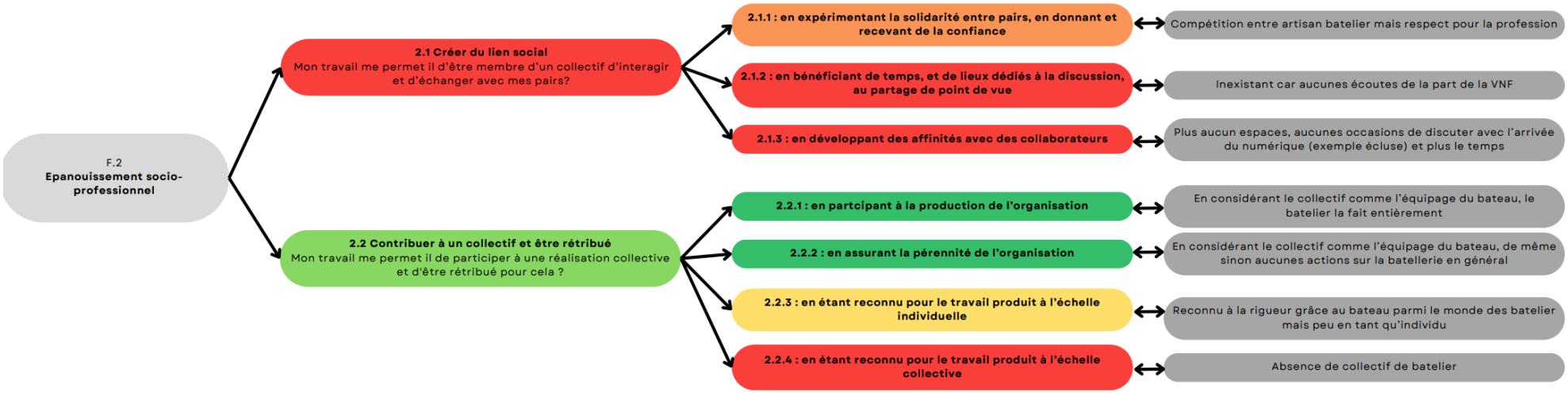
14 Citation d'Éric Michel

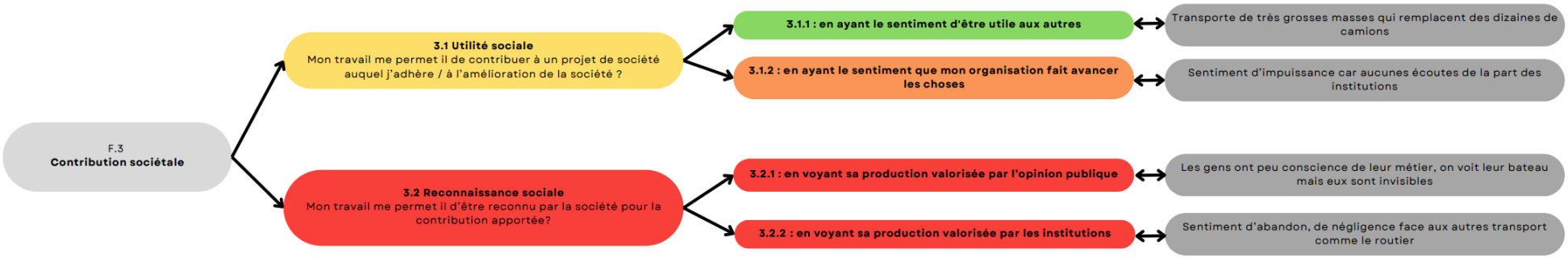
Annexe

Fonction du travailler : Batelier




F.1
Progression personnelle
1.1 Emancipation
Mon travail permet il d'accéder à une autonomie familiale et sociale?
1.1.1 : en acquérant un statut social
Idée populaire : pris pour des gens du voyage
1.1.2 : en recevant des moyens d'existence
Emancipation financière
1.2 Installation
Mon travail me permet il d'avoir les conditions de vie que je désire dans et hors du travail?
Le travail permet d'avoir les conditions de vie que le batelier désir à condition d'effectuer toujours plus de trajet
1.3 Accroissement
Mon travail me permet il de développer mes compétences (savoir et savoir-faire)?
1.3.1 : en recevant des missions qui stimulent ma capacité à trouver des solutions face aux difficultés
Missions peu variées mise à part l'appropriation de nouvelles technologies
1.3.1 : en recevant la reconnaissance pour le travail effectué
Peu de reconnaissances de la part des clients
1.4 Connaissance de soi
Mon travail me permet il d'exploiter certains aspects de ma personnalité ?
1.4.1 : en découvrant certains traits de caractère
Gestion du risque / dangers, gestion organisationnelle, superviser chargements/déchargements, Pédagogie face aux matelots, Persévérance face aux tâches laborieuses
1.4.2 : en effectuant une activité en adéquation avec ma personnalité
Véritable métier passion
1.5 Projection
Mon travail me permet il de rêver à mon futur professionnel, entretenir des ambitions?
Aucunes perspectives réjouissantes d'avenir, sentiment d'abandon


F.2
Epanouissement socio-professionnel
2.1 Créer du lien social
Mon travail me permet il d'être membre d'un collectif d'interagir et d'échanger avec mes pairs?
2.2 Contribuer à un collectif et être rétribué
Mon travail me permet il de participer à une réalisation collective et d'être rétribué pour cela ?
2.1.1 : en expérimentant la solidarité entre pairs, en donnant et recevant de la confiance
Compétition entre artisan batelier mais respect pour la profession
2.1.2 : en bénéficiant de temps, et de lieux dédiés à la discussion, au partage de point de vue
Inexistant car aucunes écoutes de la part de la VNF
2.1.3 : en développant des affinités avec des collaborateurs
Plus aucun espaces, aucunes occasions de discuter avec l'arrivée du numérique (exemple écluse) et plus le temps
2.2.1 : en partcipant à la production de l'organisation
En considérant le collectif comme l'équipage du bateau, le batelier la fait entièrement
2.2.2 : en assurant la pérennité de l'organisation
En considérant le collectif comme l'équipage du bateau, de même sinon aucunes actions sur la batellerie en général
2.2.3 : en étant reconnu pour le travail produit à l'échelle individuelle
Reconnu à la rigueur grâce au bateau parmi le monde des batelier mais peu en tant qu'individu
2.2.4 : en étant reconnu pour le travail produit à l'échelle collective
Absence de collectif de batelier


F.3
Contribution sociétale
3.1 Utilité sociale
Mon travail me permet il de contribuer à un projet de société auquel j'adhère / à l'amélioration de la société ?
3.2 Reconnaissance sociale
Mon travail me permet il d'être reconnu par la société pour la contribution apportée?
3.1.1 : en ayant le sentiment d'être utile aux autres
3.1.2 : en ayant le sentiment que mon organisation fait avancer les choses
3.2.1 : en voyant sa production valorisée par l'opinion publique
3.2.2 : en voyant sa production valorisée par les institutions
Transporte de très grosses masses qui remplacent des dizaines de camions
Sentiment d'impuissance car aucunes écoutes de la part des institutions
Les gens ont peu conscience de leur métier, on voit leur bateau mais eux sont invisibles
Sentiment d'abandon, de négligence face aux autres transport comme le routier

Bibliographie

PAUL Charlotte, « La transmission du métier d'artisan batelier : de l'apprentissage traditionnel à l'apprentissage institutionnalisé », *SociologieS* [En ligne], Dossiers, mis en ligne le 07 mars 2014.

MANCERON Vanessa, « Être chez soi, être entre soi : la question du territoire chez les mariniers berrichons », *Ethnologie Française*, XXVI, vol. 6, n° 3, 1996.

ROBLIN Laurent, *Cinq siècles de transport fluvial en France du XVII^e au XXI^e*, Rennes : Ouest-France, 2003.

DEQUEANT Michel et PARENT Sylviane, *120 ans de Marine Fluviale et d'Industrie (1840-1960)*, Sarreguemines : 2005.

ROBLIN Laurent, *Mariniers : Vie et Quotidien*, Saint-Cyr-sur-Loire : Alan Sutton, 2006.

BROWN Georges, *Le Canal de Berry*, Romorantin Cedex : Communication-Presse-Edition, 2011.