

RAPPORT D'AVANCEMENT DE RECHERCHE

Du terrain au musée

SOMMAIRE

Rappel du cadre de la recherche

1 – Un terrain en évolution : les mariniens débarquent

2 – Le terrain aujourd'hui : les mariniens racontent

3 – Méthode : récits de vie

4 – Restitutions

Rappel du cadre de la recherche

Dans l'intérêt des nouveaux enjeux du canal du Midi et du développement des territoires traversés, la recherche que nous menons fait l'objet de plusieurs projets de restitution programmés. Au-delà de la finalité de l'étude sous forme d'un document rédigé, un ensemble d'objectifs extérieurs s'est additionné sous forme de commandes. Celles-ci sont institutionnelles ou privées. Les entretiens menés pendant l'enquête sont illustrés de documents collectés. Dans un souci de restitution, ces collectages sont aujourd'hui considérés comme une ressource à réelle vocation culturelle et patrimoniale.

En région Languedoc Roussillon, une exposition itinérante a été réalisée avec les premiers entretiens : « Paroles de mariniens ». A partir de ce « matériau » d'autres fiches sonores seront livrées dans un musée. Ces différentes étapes de l'enquête sont inhérentes à la genèse de l'étude et nous permettent aussi de mieux nous introduire dans le milieu concerné.

Cette dimension de restitution directe tient une place primordiale dans l'évolution de l'enquête réalisée, dans les soutiens qu'elle obtient et dans sa finalité même. Elle permet une meilleure compréhension de l'objet, comme un système d'aller et retours.

Cette recherche initialement impulsée par des acteurs de terrain a reçu le soutien de la DRAC Languedoc-Roussillon en tant que réponse aux préconisations effectuées dans le cadre d'un inventaire ethnologique réalisé en 2000. Les conclusions de cet inventaire avaient notifié un déficit de connaissance du patrimoine batelier du canal du Midi et avaient souligné la dévalorisation de ce patrimoine. Depuis, aucune étude n'a été proposée dans ce sens, et de nombreux projets de valorisation du patrimoine ont avorté. Notre étude fait l'objet aujourd'hui d'une commande dans le cadre de la création d'un musée dans l'Aude, futur musée du Lauragais, un autre musée a pris contact avec nous (Revel-Musée et Jardins du Canal du Midi).

Une première restitution sera délivrée au mois de mars 2014 pour la constitution du fonds ethnographique du Lauragais.

Il faut ajouter que de nouvelles directives européennes incitent la création de projets de valorisation du patrimoine fluvial, un domaine trop méconnu en France où coule le plus long réseau de canaux

d'Europe. En contraste, la culture batelière dans les pays du nord de l'Europe est reconnue et exploitée. L'enjeu réside dans le développement et le renouvellement d'un secteur en difficulté, soumis à une concurrence toujours plus importante. La batellerie du Midi a été particulièrement touchée par l'indifférence « à la française », pendant que le fret ferroviaire et routier étaient privilégiés. Différentes crises ont eu raison du transport fluvial sur le canal du Midi à la fin des années 1980. Au lendemain de travaux de modernisation du canal, en réponse à une politique d'expansion, les bateliers débarquaient dans un sentiment de trahison. Ils résident aujourd'hui souvent au bord du canal. Il s'agit ici d'aller les écouter.

1 – Un terrain en évolution : les marinières débarquent

Il a fallu attendre la fin des années 80, pour que la batellerie du canal du Midi intéresse l'ethnologie. Dans cet espace enclavé, une communauté endogame a vécu depuis 1681. Des dynasties familiales se sont créées à partir des premiers barquiers ; elles sont encore vivantes aujourd'hui. Ces familles ont intéressé le champ ethnologique, d'abord dans le cas d'un mémoire (Université du Mirail, Toulouse - 1980) puis d'une thèse (1982). Ces deux études ont choisi la batellerie du milieu du X^xème siècle, lors du passage du halage à la motorisation. La batellerie traditionnelle naviguant sur des barques de bois vivait ses derniers instants. Avec l'avènement de bateaux de fer, péniches motorisées adaptées à un nouveau contexte, la batellerie traditionnelle était considérée comme « morte ». Nonobstant, la nouvelle batellerie artisanale du début des années 50 perpétuait encore le modèle traditionnel même si une nouvelle période s'annonçait, plus ouverte vers l'extérieur. Un nouveau rapport aux bateaux apparaît, en même temps que des chargements liés à l'exportation croissante des céréales, au trafic du vin, aux hydrocarbures, et autres productions industrielles des trois régions traversées.

Le pic du transport fluvial sur le canal du Midi date du début des années 1970. Ces fluctuations économiques souvent brutales, dépendent historiquement des productions et de leurs échanges interrégionaux et internationaux. Mais les voyages restent contraints à la concurrence et celle-ci sera le noeud à leur potence.

Le premier choc pétrolier a provoqué une crise de la batellerie sur le plan national. Le transport sur le canal du Midi qui venait de subir un long arrêt suite aux travaux de modernisation, n'a pas résisté à cette mutation, alourdi par la concurrence de la route. Des questionnements furent posés au-delà de l'économie, des choix politiques, des orientations, des lobbys. C'est le temps des études et des prospectives : investir ou abandonner le canal. La bataille politique s'est faite silencieuse, les marinières seuls gérant leur imbroglio. Le dernier bateau transportant des marchandises sur le canal du Midi a navigué en 1989. Quelques années après, c'était le tour du canal Latéral à la Garonne, prolongation du canal du Midi jusqu'à Bordeaux. L'arrêt du transport a sonné la fin d'une batellerie du Midi et de trois cents ans d'histoire.

A ce moment là, une nouvelle étude en ethnologie a été tentée autour de l'organisation du travail des bateliers. Mais dans ces temps de déchirure, de « fin brutale d'un monde » ou de « mise à mort » de deux cents familles, le terrain a été délaissé.

Les différentes recherches sur la communauté de bateliers du Midi, ont mis en exergue une culture propre, inscrite dans une histoire ancienne. Elle a évolué entre le 19^{ème} et le 20^{ème} siècle avec un modèle qualifié de « traditionnel », puis est devenue la batellerie artisanale des années 1960, 1970, 1980.

Cette dernière tranche avait reçu en héritage l'espoir d'une modernisation du canal et sa possible ouverture au réseau européen grâce au rallongement des écluses au gabarit européen. Elle fut la première génération du Midi à adopter un modèle de navigation et de vie familiale ressemblant à la batellerie européenne. Ce sont ces dernières générations de familles qui nous intéressent.

2 – Le terrain aujourd'hui : les marinières racontent

Après la fin du transport ou concomitamment, le tourisme fluvial est encouragé sur le canal des Deux Mers au sein d'une politique touristique régionale renforcée (Languedoc-Roussillon et Midi Pyrénées). S'appuyant sur une patrimonialisation du canal, ce nouvel axe de valorisation et d'exploitation du canal du Midi s'est pensé en dehors de la communauté de navigants et des « sachants ». Principalement basées autour de la communication sur l'ouvrage d'art historique et exceptionnel, les politiques d'accueil touristique sur le canal se sont mises en place sans consulter l'histoire des hommes qui l'ont habité : aucun musée ne retrace l'histoire de la batellerie, et son évocation est en pointillé et minimale. Alors que les ouvrages sont pléthores sur le monument, ils sont inexistantes sur la batellerie. Le classement au patrimoine mondial de l'Unesco n'avait pas su intégrer son patrimoine immatériel. Ce qui était pourtant préconisé par le comité scientifique, dans le but de laisser vivant un patrimoine et de rendre une lecture possible de ses différents usages.

Le canal est devenu un objet phare pour les régions. Son aura et son image majestueuse sont devenues un paysage à vendre. Mais au delà des berges, les marinières sont restés silencieux. Bien qu'habitant sur les berges ou à proximité de leur ancien lieu de vie, ils sont devenus les « oubliés du canal ». Ils ont continué à se fréquenter, à « faire groupe », à se relier, écrivant ainsi leur propre histoire. Les marinières du Midi ont conservé un lien fraternel à travers une amicale active qui se réunit annuellement. Ils prennent soin les uns des autres, se donnent des nouvelles. Ils partagent régulièrement des informations, s'échangent leurs archives et leurs découvertes, et ont fini par établir un réseau efficace en utilisant souvent les liens d'Internet, même pour les plus anciens d'entre eux. Les deux dernières générations de marinières ont conservé un sentiment fort d'appartenance à leur communauté. Ils construisent ensemble un discours à partir d'une « vision des vaincus ». Dans les récits qu'ils délivrent est sous-tendu un désintérêt de la « société » à leur histoire. Ils donnent une suite à un sentiment de différenciation qu'ils ont pu ressentir lors de leur vie sur l'eau. Vivant à terre, ils reproduisent une « frontière symbolique » entre les « gens d'à terre » et les « gens de l'eau ». Beaucoup habitent dans des habitats légers ou mobiles. Il se disent « être différents ». Un sentiment d'abandon concernant leur profession domine chez eux, qui se mêle aussi à un sentiment de fierté. « Après nous, plus personne ». Ils représentent les derniers descendants de lignées travaillant et vivant sur le canal. Ils habitent entre Bordeaux, Castets en Dhortes, Toulouse, Gardouch, Agde et Sète, souvent très proches, parfois dans la même rue.

(Point méthode : le premier travail de notre enquête consiste à recueillir auprès des marinières leur récit ; un par un ou en couple, les enregistrer. Primo dans une approche globale, à partir d'un récit de vie, secondo thème par thème pour entendre ce qui peut constituer la vision « d'être marinier sur le Midi. » Ensuite, dans les discours arrivent les notions qui leur sont propres sur la fin du transport. L'explication ultime avec une vision économique et politique est souvent évoquée.)

A partir des années 80, leur débarquement ne s'est pas fait sans difficulté. Les reconversions professionnelles ont été diverses. Certains ont pu se reconvertir comme pilotes pour des bateaux à passagers.

La navigation sur le canal du Midi est principalement le fait d'entreprises de location de bateaux de plastique blanc en saison estivale. Les péniches, majoritairement, sont parties au déchirage, au gravier, ou transformées en péniches à passager ou en bateaux logement. Les barques de bois furent pour la plupart brûlées, coulées.

Des projets en attente

Un inventaire ethnographique du canal du Midi effectué en 2000 (DRAC L-R) évoque la déperdition d'un patrimoine de navigation et réclame une ethnologie s'intéressant aux familles de barquiers traditionnels. Les marinières plus contemporains, ayant vécu les dernières heures du canal, ne sont pas mentionnés. Sont évoqués aussi les risques de dégradation du canal. Dégradations

aujourd'hui avérées.

L'absence de navigation de péniches de commerce a supprimé le système de dragage « naturel ». Le passage fréquent des bateaux remuait les vases permettant leur évacuation. Le changement d'activité a transposé les enjeux du canal vers les territoires les éloignant du cœur de mission des Voies Navigables de France, le transport. Le canal sans ses professionnels navigants est déserté aussi du personnel associé, cantonniers et éclusiers, peu à peu remplacés par l'automatisation des écluses. Une nouvelle gouvernance s'impose, encore irrésolue à ce jour. La DRAC L-R délivre des financements auprès d'associations pour impulser des projets de valorisation et de sauvegarde du patrimoine du canal. Peu d'actions ont été réalisées hormis la rénovation d'une barque en bois dite barque de patron la « Marie-Jeanne » par le CPIE de Narbonne.

Les acteurs ressources

Aujourd'hui en marge des principales activités sur le canal, des transporteurs, entreprises, chargeurs, et porteurs de projets recherchent de nouvelles possibilités de transport et/ou de nouveaux usages du canal à vocations économiques ou culturelles et plus respectueux de l'environnement. La disparition des principales familles de bateliers sur le canal a mis un terme à la source principale d'informations et de connaissance des aspects techniques de navigation. L'interruption de la transmission du métier longtemps réalisée sur les bateaux directement et au sein des familles de marinières dans le temps de travail, a posé la question de la perte de cette connaissance empirique dès les premières prémises de la crise. Un savoir technique manque aujourd'hui pour repenser la navigation de demain et offrir au canal la possibilité d'un entretien et d'un usage : lieux et types d'embarquement, temps de navigation, contraintes du canal, etc. Les marinières ont pu développer cette conscience tendant à préserver ces données et les aspects d'un patrimoine de métier. Un besoin de transmission a été mis à jour. Des associations oeuvrant sur le canal ont soulevé de la même façon cette perte de savoir.

Finalités

Cette première immersion sur le terrain a une double vocation, la première est de produire une connaissance de la culture du marinier du Midi avec une finalité « mémoire ». A l'issue, la rédaction d'un mémoire ou d'une thèse présentera ce travail.

La seconde consiste, à partir de données recueillies, à réaliser un programme de restitution et de valorisation du patrimoine ethnologique batelier directement sous la houlette des collectivités et de deux musées.

3 – Méthode : récits de vie

Un corpus réalisé à partir de collectages enregistrés de paroles des derniers marinières du canal du Midi constitue la base du travail d'enquête. L'étude prend comme point de départ les récits de vie des marinières d'où ressortent les thèmes principaux.

Ce discours s'est constitué d'abord au sein d'une société endogame. La vie à bord est, depuis le XIXe pour le canal du Midi, une affaire de couples mariés, avec ou non enfants et matelot. Le nomadisme, la proximité des personnes, l'imbrication des vies familiale et professionnelle induisent une situation et des relations particulières pour chaque époque. L'éloignement des enfants pendant la scolarité, l'organisation de la vie quotidienne à bord, les différents marqueurs du groupe, être barquiers ou être marinières, les relations avec les chargeurs, les institutions, l'organisation de la profession sont autant de chapitres dans les discours de marinières.

En second lieu, nous nous intéressons à confronter leurs expériences passées et leurs points de vue sur la crise qui a précédé leur débarquement avec le fonds documentaire rédigé dans les mêmes époques (étude, diagnostic, revues). Le fonds familial sera aussi exploité.

4 – Restitutions

L'effort de restitution directe des éléments de l'enquête se fait concomitamment au travail de mémoire commun. Pour les mariniers, ce retour direct et accessible les ouvre vers un sentiment de reconnaissance nécessaire. L'étape de porter à connaissance du public l'existence même de leur communauté et de leur métier répare un sentiment d'oubli collectif et permet une possible transmission de leur histoire.

La restitution de ce corpus se fait avec des objets sonores créés à partir du travail d'enregistrement mis à disposition dans une exposition ouverte au public. Un collectage d'interviews et d'objets collectés sera délivré au futur musée du Lauragais, région traversée par le canal du Midi et dont l'histoire est largement imbriquée dans celle du canal. Le musée de Revel (source du canal du Midi) nous a exprimé son attente d'une collaboration.

En outre, cette recherche intéresse les collectivités en charge du canal aujourd'hui. A l'heure de la mutation de son paysage et des politiques de transports européennes, des programmes de valorisation de la culture fluviale sont souhaités. Une ethnologie de cette dernière batellerie est soutenue comme ressource.

La vocation du canal des Deux Mers est réinterrogée vingt ans après sa mutation en espace touristique. La future gouvernance passe aussi par des questionnements et, à ce titre, nous sommes associés à différents niveaux de consultation et pour des projets sur le canal : Schéma de développement du canal des deux Mers, Pays, Groupe d'Action Local de développement des territoires, Conseil général et régional.