



MINISTÈRE DE LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION

Direction générale des patrimoines

Département du pilotage de la recherche et de la politique scientifique

Grand Projet Transport Fluvial : les métiers du transport fluvial rhodanien, collecte de mémoires.



Rapport de recherche 2011

Armani Gilles

AAS n° 2100 580865

Sommaire

Introduction	p.3
I : Histoires de vie	p.5
<i>Hommage</i>	p.5
<i>Trajectoires fluviales</i>	p.9
II : Le Rhône autrefois	p.18
<i>Composer avec le Rhône</i>	p.18
<i>Un parcours entravé de difficultés</i>	p.23
III : Le Rhône contemporain	p.33
IV : Apprentissage	p.41
V : Le fret	p.49
VI : Les bateaux	p.56
<i>La flotte rhodanienne entre continuité et mutation</i>	p.56
<i>L'attachement au bateau</i>	p.64
VII : Le tourisme fluvial	p.66
VIII : Mutations professionnelles et lutte pour la reconnaissance	p.72
Conclusion	p.75
Références bibliographiques	p.77
Annexe : Tour de cochon !	p.78

Introduction

Au cours de la longue histoire du Rhône, la navigation représente une des ressources principales que les hommes ont développée. Elle est un élément constitutif de la « culture de fleuve » tout en étant une culture à part entière au sein de la première. Une histoire, des savoirs et savoir-faire, des techniques, un environnement géographique et professionnel, des métiers, des modes d'apprentissage et de vivre ensemble, des rituels festifs de la batellerie participent de la relation au fleuve des cités riveraines. Par ailleurs, directement ou indirectement, le transport fluvial fait vivre une proportion non négligeable des populations. La « marine rhodanienne » fait ainsi partie du paysage quotidien de tous ceux qui vivent sur ses bords et les fréquentent.

Pour autant, elle reste encore très méconnue du grand public. Sans doute a-t-on des difficultés à mesurer combien le quasi effacement du transport fluvial au cours du 20^{ème} siècle a pu représenter pour les rhodaniens le symbole de la remise en question de leur culture de fleuve. Cette activité est pourtant bien présente et participe du développement des territoires que traverse le Rhône. En outre, elle est porteuse de fortes potentialités dans un contexte de crise économique et écologique.

Sur le bassin Rhodanien, le transport fluvial n'a fait pour l'heure l'objet que de très peu de recherches ethnographiques permettant une meilleure connaissance et valorisation de ce secteur professionnel. C'est la raison pour laquelle nous avons proposé de conduire une campagne d'enquêtes auprès des acteurs de la batellerie rhodanienne afin d'en conserver la mémoire. Ces entretiens sont ainsi pensés comme une première collecte relevant de la contribution de l'ethnopôle Maison du fleuve Rhône à l'enregistrement, la conservation et la mise en valeur du Patrimoine Culturel Immatériel lié au Rhône.

Méthodologiquement, nous avons procédé à une quinzaine d'entretiens semi-directifs auprès de mariniers à la retraite, d'autres toujours en activité, de pilotes de bateaux fluviomaritimes et d'anciens capitaines des premiers paquebots à passagers du XX^{ème} siècle, de responsables de la Compagnie Générale de Navigation HPLM, d'un directeur de la Compagnie Fluviale de Transport, d'un représentant de la Compagnie Nationale du Rhône, de responsables d'associations de promotion du transport fluvial, du directeur des chantiers navals de Barriol. Nous avons été reçu dans les locaux des institutions et associations, à domicile et à bord des bateaux des mariniers. Notre enquête par entretiens a été complétée par des temps d'observations qui nous ont permis de visiter partiellement quelques bateaux. Une des difficultés de ce travail ethnographique aura été la prise de certains rendez-vous maintes fois reportés pour la simple raison qu'une des caractéristiques essentielles de cette profession est la mobilité du marinier.

La diversité des personnalités que nous avons rencontrées a permis de recueillir de très riches témoignages souvent très vivants, singuliers et aussi exprimant une part de l'histoire générale du transport fluvial. Si notre intérêt portait particulièrement sur le passé, celui-ci était parfois évoqué à travers la grille de lecture de l'activité fluviale présente. Cette approche diachronique s'est révélée, de notre point de vue, très éclairante et c'est pourquoi nous traitons également dans ce rapport, du fleuve contemporain et des enjeux qui lui sont liés.

Dans une première partie, nous présentons des histoires de vie de mariniers. Nos interlocuteurs nous ont en effet parlé de leur parcours professionnel qui, comme on le verra, n'est pas séparé de leur vie privée. C'est pourquoi, il nous semble indispensable d'initier cette présentation par des trajectoires fluviales singulières et révélatrices de cette culture particulière. Nous continuons par la découverte de la relation des hommes au fleuve qui renvoient à de véritables savoir-faire mais aussi aux transformations de l'environnement des bateliers. L'apprentissage est ensuite abordé. La question de la transmission des savoirs et de l'éducation des enfants de mariniers semble en effet très spécifique et mérite que l'on y consacre quelques lignes. Une partie est réservée au fret, la marchandise, la distribution et l'organisation des transports étant au cœur du métier. Nous poursuivons avec l'évolution de la flotte rhodanienne, le bateau, objet technique mais aussi habitation et lieu de mémoire familiale. Un chapitre s'intéresse au tourisme fluvial qui trouve un nouveau souffle au cours du siècle précédent. Nous achevons notre parcours sur les préoccupations des acteurs du transport fluvial, des interrogations, des perspectives...

I : Histoires de vie

Hommage

Le 14 mai 2012, nous rencontrons Mme Jeannine Thomas. Le soleil brille, un léger vent souffle sur le pont de sa péniche KASARA, une Freycinet¹ ancrée en bord de Saône au cœur de Lyon. Notre interlocutrice âgée de 86 ans évoque sa vie de marinière alors que sur le quai quelques étudiants en beaux arts dessinent les bateaux, certains allongés sur un carré de pelouse, d'autres assis sur les escaliers qui descendent vers le cours d'eau. L'entretien est ponctué de quelques pauses, car atteinte d'une maladie qui la fait souffrir, notre marinière doit changer de position pour relaxer son corps endolori.

Mme Thomas, née sur un bateau, apprend le métier dès le plus jeune âge avec ses parents mariniers qui possèdent des péniches en bois tirées par des chevaux. Elle reste à bord jusqu'à l'âge de dix ans avant de rejoindre l'école qu'elle quittera au bout de trois ans pour revenir avec ses parents.

Elle se souvient de certaines manœuvres particulières sur le chemin de halage. Le passage des ponts ou la présence de bateaux en bordure de quai, obligent à prendre les dispositions adéquates : *« Quand on arrivait à un pont, des fois, on ne pouvait pas passer, on appelait ça un amas. On mettait une corde en haut et puis après on passait par dessus l'autre bateau. Après quand on passe sous les ponts il fallait baisser le mat. »*

Notre interlocutrice semble avoir un fort caractère. La traction animale peut être dangereuse et alors qu'elle est âgée de sept ans, un incident aurait pu mal se terminer.

« Un mas comme ça en bois, c'était des gros mats qu'on avait, j'ai monté tout à fait en haut, du mat. Parce que la corde lâchait, elle a lâché dans son bollard, elle est pas passée derrière, comme ça. Moi, je l'ai attrapée la corde et donc ça c'était avec les chevaux ça lui a semblé drôle que les chevaux, il s'emballaient. Puis papa, il m'a remontée, mais j'ai pas lâché la corde, il m'a montée après le mat.(...) Ah, j'ai pas tombé, non. Le charretier qui conduisait les chevaux, quand il a vu ça, sûrement moi j'ai remonté le long du bateau, tout ça après le mat, alors il m'a redescendu tout doucement, tout doucement, tout doucement mais je n'ai pas lâché ».

Cette configuration n'est pas sans danger, l'incident peut rapidement devenir accident :

« Parce que je tenais la corde, je ne l'ai pas lâchée. Comme les chevaux tiraient toujours dessus. Si le charretier, il n'avait pas fait attention, on aurait coupé les mains tout à fait en haut avec le mat, avec la poulie, tout ça. »

¹ Nom du ministre des Travaux Public qui a l'origine en 1879 de la création d'un réseau navigable en France afin de l'étendre et d'unifier son gabarit. Le type de bateau Freycinet est caractérisé par les dimensions correspondant à ce gabarit : 38,50 m de longueur, 5,05 m de largeur, 1,80 m de tirant d'eau avec une capacité de charge de 250 tonnes en canal et 350 tonnes en rivière.

Elle a un frère et une sœur, mais petite, elle est assez turbulente sur le bateau et n'a peur de rien, elle est très résistante, « *très dure* » et agit un peu comme un garçon :

« Papa, il disait toujours à maman, puisque tu t'en vas en course, tu amènes ta fille parce qu'autrement quand tu vas revenir tu vas nous trouver tous les deux rechangés parce qu'à chaque fois j'étais dans l'eau ».

Le bateau est un lieu de vie, l'eau une ressource que le père apprécie : « *papa, il adorait pêcher, mon mari, non, mon mari n'a jamais mis une ligne dans l'eau. On mangeait beaucoup de poisson à bord.* »

Le bateau non motorisé navigue parfois sur le Rhône et l'on doit faire appel à des remorqueurs. Le fleuve peu aménagé est rapide et sinueux ; le marinier reste vigilant pour demeurer dans le sillage du bateau de tête : « *Le remorqueur tractionnait avec une corde. Il fallait que papa, il tienne le bateau, il fallait faire attention. Comme il était derrière le remorqueur, il fallait bien qu'il conduise son bateau.* »

Pendant la guerre, le bateau familial est détruit par le feu, « *sinistré à 100%* », puis remplacé :

« Après la guerre, ils ont touché les dommages de guerre, ils ont touché un bateau, donc j'ai rembarqué avec mes parents parce qu'ils ne voulaient pas que je reste à terre toute seule, après je me suis mariée à 32 ans. »

Le nouveau bateau, l'Armançon, toujours en bois est équipé d'un moteur.

Le premier bateau de son mari, celui qu'il conduit avec ses parents est tiré par des chevaux. Puis viennent les premiers bateaux tractés par des machines électriques dans le Nord de la France et sur l'Yonne avec des tracteurs pourvus de moteur à explosion. Les locomotives appartiennent à une Compagnie, elles sont conduites par des agents qui parcourent le même trajet tout au long de la journée. Le marinier reste à bord de son embarcation qu'il pilote au rythme de la traction. La coque du bateau suivant est encore en bois mais reçoit un moteur et permet de transporter du charbon sur le canal du Nord : « *il y avait un moteur, on appelait ça une godille* ». La motogodille correspond à un système de motorisation relativement bon marché des bateaux dont la coque n'est pas prévue à cet effet. Une hélice installée en bout de gouvernail est reliée par un système d'arbres articulés par un cardan (Le Sueur, 2004 - 209).

En 1965, le couple acquiert un automoteur, le KASARA sur lequel notre interlocutrice nous reçoit. Elle obtient le permis de capitaine mécanicien qui lui permet de piloter des bateaux de 38 tonnes chargés à 250 tonnes. Ainsi, avec le Freycinet, transporte-t-elle de la farine, du sucre, beaucoup de céréales. Le bateau navigue souvent sur les voies d'eau de l'Est, à Strasbourg, la Belgique, l'Allemagne, la Hollande, la Suisse : « *C'est la rivière. Ben, la Suisse tout ça, c'est pas des canaux, c'est des rivières comme ici.* »

Le choix des voyages se décide au bureau d'affrètement. Au retour d'un transport, le marinier attend son tour de rôle et examine avec intérêt les opportunités qui se présentent. *« Chacun son tour selon le jour que vous êtes vide, votre transport, il y a la date, il y a l'heure, alors comme il y a un bureau d'affrètement là, c'était là que vous avez le tour de rôle, on vous appelait, eh ben, vous regardiez les voyages qu'il y avait. S'il y en avait un qui vous plaisait vous l'arrêtiez. S'il vous plaisait pas vous le laissiez passer. »*

Le marinier privilégie les déplacements les mieux payés mais la destination compte également pour beaucoup. Certains parcours sont périlleux et la prudence incite à éviter les destinations les plus risquées : *« Nous la Hollande on l'a fait un peu mais on n'a pas fait le canal de Hollande c'était des bateaux perdus.. »*. Elle précise que le passage en mer inévitable est dangereux et plus d'un marinier y a laissé son outil de travail.

Dans le bateau le mari reste le maître à bord : *« Pour une femme c'est travailler avec le mari. Vous arrivez à une écluse, on ne peut pas conduire son bateau et aller mettre la corde. C'est moi qui y allais. C'est comme ça qu'on travaille. »*

Tenir la barre est un exercice de force. Elle s'occupe aussi de l'habitation. Le Freycinet comprend en effet deux chambres, une salle à manger, une cuisine et c'est elle qui prépare les repas. Aussi, le passage des frontières est-il également le moment où elle descend du bateau pour faire le ravitaillement chez des commerçants installés à proximité des postes de douane. *« On prenait vraiment ce qui pouvait nous manquer, on prenait toujours quelque chose et à la douane ils venaient voir ce que vous avez pris comme marchandise et tout. »*

Au cours de sa vie, la marinière devient mère de famille et ses deux fils naissent sur le bateau, le premier à Douai, le second à Chalon-sur-Saône : *« Il y avait les sages-femmes qui venaient à bord. »* et le temps de repos est alors très limité.

Pour éviter la séparation familiale les deux garçons suivent des cours par correspondance : *« on n'a pas voulu les mettre à 6 ans à l'école, on a trouvé qu'ils étaient trop jeunes, et les mettre en pension. Alors, ils ont fait les cours par correspondance ici à Lyon. »*. Ni l'un, ni l'autre n'est devenu marinier. L'un travaille au Congo dans l'industrie du pétrole, l'autre, resté en France a trouvé un emploi dans l'informatique.

Elle reste attachée à son métier qui lui a beaucoup plu. Le plaisir c'est *« de naviguer, tout ça, c'était vraiment, vous voyiez des beaux coins. (...) Oui, ça me plaisait, vous voyez des beaux villages c'est vraiment bien. »*

Les plus beaux paysages, elle les a admirés en *« Suisse, la Hollande Amsterdam, la Belgique, Liège tout ça. »*

Notre interlocutrice a vécu toute sa vie comme artisan-batelière et perçoit, nous dit-elle, *« une retraite de misère. »* Elle souhaite vivre jusqu'au bout sur son bateau.

Mme Jeannine Thomas, ancienne marinière, s'est éteinte le 2 juillet 2012. Ses obsèques ont été célébrées dans le bateau-chapelle "Le Lien" à Lyon dont elle était la marraine.

Trajectoires fluviales

Daniel P.

Daniel, un marinier de 73 ans, aujourd'hui à la retraite, commence sa carrière dès l'âge de 14 ans, le certificat d'étude en poche, il n'a d'autre choix que d'aider ses parents peu fortunés, qui possèdent toutefois un bateau tiré par des bêtes de halage et qu'il faut contribuer à nourrir. Il conduit l'attelage formé de deux chevaux et d'une mule : « *Le gros, on l'appelait Bibiche, l'autre, le grand s'appelait Négro, la mule Pépète. Il fallait s'en méfier de la mule, elle était lunatique alors que les deux chevaux étaient gentils. La mule, il fallait faire gaffe, des fois, un coup de pied, on ne sait jamais... C'est souvent le caractère de l'animal.* »

Notre interlocuteur remarque qu'à l'époque, le travail abonde mais demeure fort peu rémunéré, il faut « *bossier* » et « *faire des heures !* » Le rythme de la journée s'organise autour des animaux ; l'homme et ses bêtes entretiennent des relations d'attachement réciproque : « *Le matin, j'arrivais, je leur donnais toujours un morceau de sucre, ils le savaient. Quand j'arrivais, ils me le réclamaient. Puis des fois, on donnait des pommes aussi, des fruits, elles me reconnaissaient bien les bêtes.* »

Levé à quatre heures du matin pour les alimenter et qu'elles « *puissent emmagasiner de la force* », le départ est donné vers 6 h-6 h 30. Une pause est ensuite prévue pour le déjeuner : « *A midi on arrêtait. On donnait de l'avoine, c'était le carburant, mais le plus dur c'était le démarrage de la péniche parce que la péniche s'en allait, elle faisait 300 tonnes de charbon. Mais une fois qu'elle était démarrée, après cela allait, les chevaux ne peinaient pas. Ils peinaient un petit peu mais pas comme au démarrage.* »

Notre homme navigue alors dans le secteur de Montceau-les-Mines, Chalon-sur-Saône, Roanne, Pont de Nevers, et un peu plus loin au sud de Nevers. Il livre du charbon, notamment pour une importante cimenterie, mais c'est le matériau de chauffage le plus utilisé dans tous les foyers. Aussi, trouve-t-on sur les quais des entrepôts dans lesquels les citadins venaient se ravitailler. L'embarcation en bois chargée de minerai, la remonte du canal est lente et laborieuse. Le parcours jalonné de nombreuses écluses permet d'effectuer une vingtaine de kilomètres dans la journée à une vitesse moyenne de 4 km/h le plus souvent à destination de Roanne. Le bateau vide pour redescendre avance entre 6 et 7 km/h : « *Cela faisait de l'entraînement, quand j'ai été à l'armée, j'étais bon pour la course à pied !* »

Le voyage vers l'amont est parfois rendu difficile par la présence de branches sur le chemin de halage. Il faut être astucieux et procéder à des manœuvres pour que l'ensemble de l'attelage et du bateau puissent passer conjointement : « *Il y avait un bras, on mettait une toute petite corde et il y avait une longue corde, je ne sais plus, 80-100 mètres de cordes.*

Des fois, le bateau s'éloignait suivant où il passait, souvent derrière les chevaux ils étaient à deux, un qui soulevait la corde quand il y avait des branches et un qui tenait les chevaux. » Ailleurs, un banc de sable ou un obstacle inattendu obligent à dévier le bateau pour éviter l'échouage ou l'accident et, dans ce dessein, les mariniers « *donnent un peu plus de corde* », raidissent, tendent les cordages, le capitaine agit sur le gouvernail.

L'activité est physique, la journée harassante, mais chaque soir une étape permet de se reposer, des cafés possèdent une écurie et une ferme que les parents connaissent offre aussi le gîte, le couvert pour les hommes et l'avoine pour les bêtes. Ces hébergements font partie du dispositif de navigation et « *dans les ports il y avait des forgerons. A Montceau-les-Mines, le forgeron il avait son écurie donc il ferrait les chevaux, il vendait de l'avoine, il vendait du foin, c'était tout un commerce. En principe dans toutes les petites villes et les gros villages il y avait ça.* »

Travailler avec des animaux peut parfois être dangereux surtout quand on est jeune.

Maintenir des chevaux quand ils sont épeurés demande un certain courage :

« Il nous est arrivé un pépin qui n'a pas été grave heureusement, c'était au mois de juillet / aout, (...) on avait gardé un cheval, ils avaient vidés le canal, fait des travaux et on avait mis les chevaux dans les prés. Et moi je leur donnais à manger le matin mais les chevaux étaient bien ragaillardis, bien vivants, plein de sang et quand on a remis en route, on est parti de Digoin. En plein centre de Bivois il y avait un port où ils faisaient du ciment et au-dessus, sur le quai, il y avait un portique qui fonctionnait et quand j'ai engagé les chevaux en dessous le portique s'est mis en route et il y a un des chevaux qui a pris peur et qui a poussé l'autre. Ils se sont retrouvés dans l'eau. Alors là j'avais quoi 12-13 ans, j'ai pas perdu le nord, au-dessus ils avaient des colliers les chevaux, au-dessus ils avaient une corde d'enroulée. J'ai pris la corde et j'ai tiré dessus et à peu près 20 ou 30 mètres plus loin quand on était en haut c'était un quai, on n'avait pas pied des fois et 20 ou 30 mètres plus loin le canal était incliné alors j'ai réussi à les remonter. »

C'est la seule fois où les chevaux sont tombés à l'eau mais l'incident lui a causé une belle frayeur !

Sur le bateau en bois, le confort est rudimentaire. Le logement situé au centre, le charbon est réparti de part et d'autre, devant et derrière, mais afin d'équilibrer le poids sur toute la péniche : « *on mettait quand même la marchandise un peu sur la cabine pour pas que le bateau fatigue trop* ». Il faut rentabiliser le voyage, remplir au mieux et le plus possible les espaces disponibles, on utilise la pelle pour stocker du charbon sous la cabine, et le retirer requiert de pénibles efforts. Le métier est difficile, le confort spartiate, et il convient de s'habituer à l'odeur envahissante du minerai omniprésent tout au long du voyage.

Par ailleurs, l'embarcation exige beaucoup d'entretien car « *le bois travaille, donc il fallait goudronner les jointures de bois puis on mettait des calicots aussi, c'est-à-dire du tissu qu'on badigeonnait de goudron pour pas que l'eau rentre.* » Cependant, des fuites restent inévitables, et les gouttines, des gouttières en bois, permettent l'évacuation du liquide.

Progressivement, les techniques évoluent, un service de traction mis en place par une compagnie privée², les chevaux sont vendus et notre marinier, pendant un an, conduit le nouveau bateau familial tiré par des tracteurs motorisés dotés de gros pneus. Les engins sont équipés de puissants et volumineux moteurs diesel caractérisés par un régime lent, un couple important et qui remplacent les percherons et autres mules sur les chemins de halage. Le système perdure jusqu'aux années soixante et à la même époque, sur d'autres canaux, des locotracteurs électriques sur rails tirent également les bateaux. Sur les rivières, le remorquage est assuré par des péniches motorisées. Cette fois, la coque en « fer » nécessite moins d'entretien qu'avec le bois. Si les conditions de travail s'améliorent, la manœuvre est parfois difficile car physiquement exigeante. L'amintot est une barre franche et notre marinier, encore très jeune se cambre pour imposer la trajectoire voulue dans les passages les plus délicats. Son dos qu'il utilise comme point d'appui sur l'instrument gardera pour un temps des traces de ses efforts. Le chargement du charbon facilité par la forme de la cale, les cabines étant désormais situées à l'avant et à l'arrière, reste toutefois un labeur considérable. La houille cassée puis lavée par des employés, le marinier amarre son bateau sous le lavoir équipé de goulottes. Une fois les trémies ouvertes, le produit se déverse dans le bateau. Le coup de pelle est nécessaire pour répartir la charge, la tâche est plus ou moins pénible en fonction de la qualité du minerai, de sa taille surtout, le « *gros grain* » pour le chauffage ou les usines étant difficile à manipuler.

L'étape suivante, dans cette trajectoire fluviale, est celle du premier bateau à moteur de ses parents. Faute de puissance, il ne peut naviguer sur le Rhône et dans les passages difficiles, il est tracté par des péniches mieux équipées.

Enfin, vient le moment de l'acquisition de sa propre péniche avec l'aide financière de ses parents : un Freycinet avec lequel il va parcourir les rivières et canaux européens et qu'il équipera au bout de quelques années d'un moteur plus puissant. Il se rend souvent en Allemagne ou en Hollande avec des céréales pour revenir avec des engrais.

Au début et pendant quatre ans, son jeune frère l'accompagne et navigue avec lui. A son mariage, son épouse elle-même fille de marinier, le rejoint sur le bateau et remplace le frère qui retourne naviguer avec ses parents. Le couple navigue ensemble de longues années mais la scolarisation de leur fille est difficile à cause du manque d'écoles adaptées. Aussi, décide-t-il de chercher un travail moins contraignant et se fait embaucher par une Compagnie de navigation de tourisme à Lyon, ce qui lui permet de commencer une vie sédentaire et plus commode pour la vie de famille :

« Oui mais on avait un gros problème c'est pour scolariser les enfants, moi j'ai arrêté le métier parce que j'avais une fille, on a eu qu'une fille, jusqu'à 12 ans on avait les écoles batelières, à l'époque il y en avait une à Chalon-sur-Saône, à Nancy, un peu partout en France qui nous gardaient nos enfants. Et petit à petit ces écoles, il y en a eu de moins en moins, puis ils gardaient les enfants que jusqu'à 12 ans. Après 12 ans il fallait trouver une

² Compagnie Générale de Tracteurs sur les Voies Navigables

école privée avec un correspondant pour garder les enfants le week-end ou les petites vacances parce que quand on allait loin on ne pouvait pas revenir chercher les enfants. Alors déjà j'ai trouvé cette place là pour travailler à Navig'Inter comme et puis on a arrêté. C'était du provisoire au début puis on a scolarisé notre fille à Lyon et puis on est resté. »

Il pilote des vedettes pendant dix ans avant de travailler quelques temps pour un bureau d'architecte installé dans une péniche amarrée à proximité de la sienne. Aujourd'hui à la retraite, il vend son Freycinet à un particulier qui va l'aménager en bateau logement. Il compte acquérir une maison en bord de Saône, avec sans doute, un œil toujours attentif au passage des bateaux.

Pierre M.

Le grand-père paternel de Pierre M. est docker sur le port de Dunkerque quand il fait connaissance de sa future femme, elle-même fille de marinier. Dans la lignée de cette grand-mère paternelle, notre interlocuteur représente la sixième génération inscrite dans le métier. La famille navigue surtout dans le Nord de la France. Le père réalise l'essentiel de sa carrière en Seine-Maritime et notre témoin commence avec lui dans cette région ; ceci à l'âge de 14 ans et demi, après avoir passé le certificat d'étude. Précisons qu'il a vécu les sept premières années de sa vie à bord du bateau familial jusqu'au jour où, sa mère issue d'une famille de « *terriens* » et qui supporte mal sa vie de marinière, décide de quitter le bateau, de « *descendre à terre* » pour ouvrir un commerce. Aussi, de sept à quatorze ans, fréquente-t-il l'école qui lui permet d'obtenir son précieux certificat.

Le choix du métier lui apparaît comme une évidence, un allant de soi corollaire à l'appartenance à une lignée familiale, la filiation indiquant de fait, la direction à suivre : « *Ben quand on est fils de marinier, je veux dire, on n'a même pas à chercher. À 14 ans et demi, ma mère m'a dit : « Tu veux continuer les études ? Non ? Donc, tu vas avec ton père, voilà. » Ça a été aussi simple que ça et le lendemain j'étais embarqué. »*

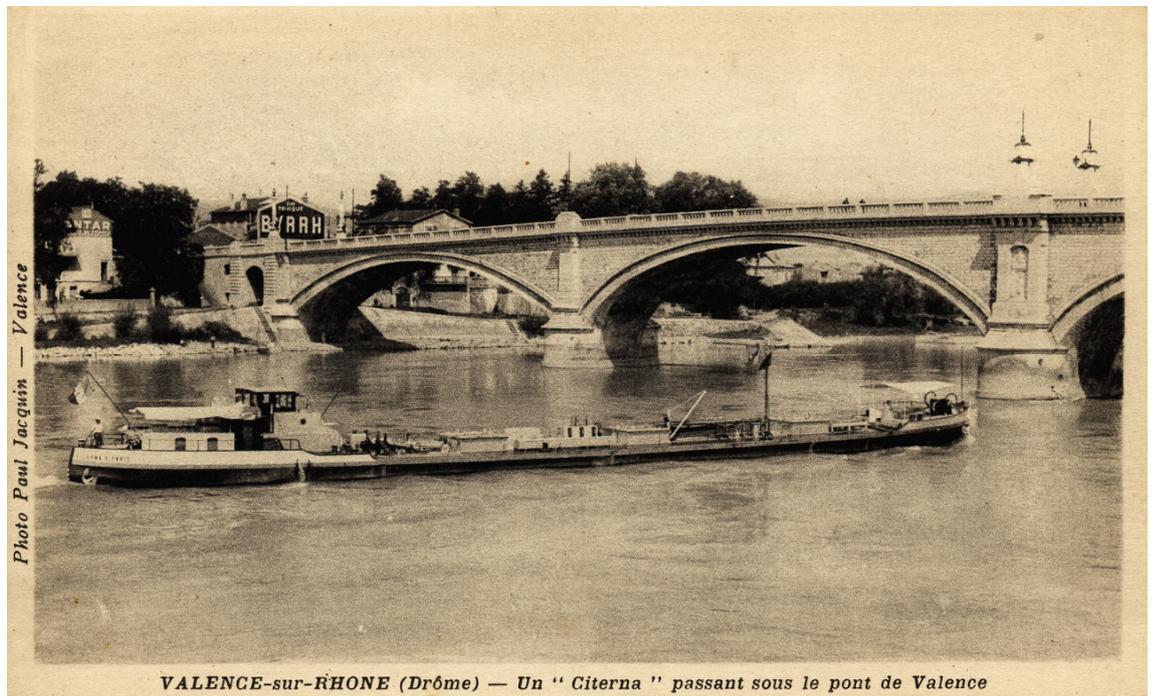
Il travaille deux ans sur la Seine maritime à bord d'un bateau caboteur, une embarcation capable de naviguer sur la mer et sur le fleuve : « *À l'époque, on appelait ça les poubelles du Havre. Alors il fallait savoir que toutes les poubelles de la ville du Havre étaient balancées en mer. Alors on chargeait un bateau qui avait été conçu pour ça. »* Notre interlocuteur remarque toutefois que l'on utilisait beaucoup moins les matières plastiques qu'aujourd'hui et que les conséquences écologiques devaient donc être moindres.

Ensuite il rejoint son père sur un pétrolier, Le Granite, de la société SOCENTRA avec lequel il navigue pendant un an. A ce moment débute pour lui une période de doute quant à ses choix professionnels et il décide de « *débarquer* » pour aller vivre chez sa sœur à Paris et multiplie les petits contrats dans différents métiers pendant un an. La vie « *d'à terre* » ne lui convient guère et c'est le moment où, son père parti sur le Rhône, l'invite à le rejoindre : « *tu viens*

quand tu veux. Voilà, tu trouveras du travail. On demande toujours de bons mariniers ». Il revient finalement dans la batellerie pour reprendre le cours de sa carrière :

« Un jour j'ai dit, « y'en a marre, je rembarque » parce que la Ville de Paris c'était quand même un enfer ! Pour un marinier c'est l'enfer : métro boulot dodo, c'est pas possible quoi ! Au bout d'un moment on devient dingue. Il n'y a rien ! Alors au bout d'un an j'ai craqué et c'est là que j'ai rembarqué sur le Rhône et mon premier bateau a été le Citerna 18. »

En octobre 1964, il embarque à l'aval de Lyon et poursuivra l'ensemble de sa carrière sur ce fleuve. Le bateau appartient à la Citerna, la plus grande compagnie pétrolière de l'époque, et dont la flotte composée uniquement de pétroliers, navigue sur la Seine, le Rhône et le Rhin. Bien qu'il ne connaisse pas le Rhône, il embarque directement comme second et c'est en naviguant qu'il apprend : *« le second, tenir la barre, il n'y avait aucun problème et comme ils recherchaient toujours du personnel qualifié, donc je suis rentré directement comme second. »*



© coll. Guy Dürrenmatt – Fonds MDRF

Il permutte ensuite de compagnie pour la Rhodania et embarque sur un bateau qui bénéficie d'une fière réputation : *« là, je suis rentré comme matelot qualifié sur le La Pérouse. Il faut savoir qu'à l'époque le La Pérouse, c'était le bateau amiral du Rhône. »*

Il s'agit d'un bateau récent, *« un bateau qui marchait très fort. Il avait de la gueule, il était très beau, enfin bref, c'était le bateau amiral. »* Il change de nouveau de bateau et passe sur le Réaumur comme second, toujours au sein de la Compagnie Rhodania, avant d'effectuer son service militaire en 1966. A son retour, il retrouve le La Pérouse mais cette fois en tant que capitaine : *« Voilà. Il y avait une place qui s'était libérée. J'ai été demandé par le commandant, on m'a dit « vous allez sur le La Pérouse, le commandant vous a demandé ». »*

Le fameux bateau est un pétrolier. Le Rhône supporte un important trafic de pétrole et avant l'installation d'un pipeline, les ports de Lyon, Chalon, Macon, sont alimentés par les voies d'eau. Les chargements sont opérés dans le Sud à la Mède sur l'étang de Berre, à Berre de l'autre côté de l'étang et puis à la raffinerie de Port-de-Bouc. Le parcours impose la traversée du golfe qui peut parfois s'avérer mouvementée dans la tempête. Le bateau est solide et bien conçu mais les grandes étendues maritimes ou de l'étang de Berre l'expose à des situations parfois compliquées :

« Ah oui c'était des bêtes pétroliers. C'était pas un problème si les vagues passaient par-dessus. On fermait tout, les portes, les machins. On attachait tout ce qui traînait mais ça secouait. »

Le volume de chargement varie en fonction des conditions de navigation sur le Rhône. Le fleuve alors peu aménagé, n'est équipé que de quelques barrages régulant le débit d'eau, les périodes d'étiage alternent avec celles de pleines eaux et *« en été un bateau pouvait monter avec 200 tonnes, 200 m³ et puis, quand il y avait de l'eau un bateau comme le La Pérouse il montait avec 900 m³ presque 1000 m³. »*

Notre marinier reste deux ans sur le La Pérouse avant de prendre les commandes d'autres bateaux en tant que capitaine remplaçant *« À l'époque on commençait toujours comme capitaine remplaçant. Il faut savoir que j'ai été le plus jeune capitaine du Rhône (...) À 21 ans, ce qui était très rare à l'époque sur le Rhône. On estimait qu'il fallait 15 ans pour prendre un capitaine sur le Rhône à l'époque, et moi enfin en cinq ans je me suis formé et on m'a confié le premier bateau.. »*

Pour la première fois le jeune capitaine est le seul responsable d'un bateau, le Luce, de type « Canadien ». Son voyage inaugural est singulier à plus d'un titre mais il passe cette étape importante pour sa carrière avec succès :

« J'ai été chargé à Montélimar pour descendre au Pontet. Et donc, c'était comme ça. Il fallait... nous on avait l'habitude de monter chargé et là, du jour au lendemain, il a fallu descendre chargé, alors c'est sûr que c'était un peu différent. Pour un premier voyage, on n'est pas trop rassuré parce qu'on a une certaine appréhension, l'appréhension de faire bien, l'appréhension de ne pas faire d'erreur, mais ça s'est très bien passé. »

La période de capitaine remplaçant dure deux ans ; période au cours de laquelle il transporte des marchandises diverses mais aussi navigue sur deux pétroliers. On lui offre ensuite un poste de capitaine titulaire sur le Cerf, un type « Toulonnais », appellation qui revient aux bateaux construits en dommages de guerre à l'arsenal de Toulon. Les « Canadiens », à l'exemple du Luce, étaient, selon notre interlocuteur, des bateaux livrés en kit sur des navires en Europe, reconstruits sur place et qui auraient été financés dans le cadre du plan Marshall après la seconde guerre mondiale.

Responsable du Cerf pendant trois ans, on lui confie ensuite le Malesherbes, un « Canadien » de 1000 tonnes, le précédant ne jaugeant que 500. La taille des bateaux, et partant, le poids des responsabilités, semblent aller grandissant avec l'expérience acquise au cours des années de navigation. Mais, la trajectoire d'une carrière est parfois orientée par des décisions

d'entreprise. Ici, la Compagnie décide de vendre progressivement ses bateaux et de surcroît, la priorité est accordée à ses capitaines.

« On m'a proposé ça. Bon j'avoue que, au départ j'étais un petit peu... un peu froid, j'étais pas très chaud parce que c'était l'aventure, mais enfin, j'ai quelqu'un qui m'a conseillé à l'époque et il m'a dit « tu ne risques pas grand-chose. De la façon qu'ils te vendent le bateau, tu n'investis rien, tu ne mets pas un centime. En location-vente, tu risques rien ». Alors on a pris l'aventure avec ma femme. On s'est décidé. On s'est lancé là-dessus et on est resté donc artisan batelier pendant 14 ans, sur un bateau de 1000 tonnes. »

Ce n'est pas toujours facile, il transporte des marchandises salissantes comme du charbon, mais surtout son statut d'artisan le confronte à une situation de dépendance au marché alternant les périodes fastes avec des moments de faible activité : *« Il y avait de grandes périodes de creux. »*

Assez rapidement le couple va s'occuper seul du bateau. L'idéal aurait été de garder trois hommes d'équipage comme au temps de la navigation pour la Compagnie mais en tant qu'artisan, ce n'est économiquement pas possible. Il garde donc un équipier, mais la gestion du personnel s'avère compliquée : *« On partait en vacances et puis après il partait en vacances, c'était toujours des contraintes. »* Le jour où le matelot décide de changer d'orientation est le moment de prendre une décision : *« il a dit bon, j'arrête ce métier-là, avec ma femme on a dit « qu'est-ce qu'on fait ? Elle m'a dit « T'as raison on va faire tous les deux. » C'est comme ça qu'on a commencé tous les deux. »*

Dès lors, le couple s'organise et une répartition des tâches respectant une stricte division sexuelle du travail permet de mener le bateau et la vie à bord. L'épouse s'occupe de l'espace privé, du ménage, de la cuisine et du ravitaillement du foyer. La comptabilité lui incombe et quand c'est nécessaire, elle aide son mari pour les manœuvres.

« On ne peut pas s'amarrer tout seul, donc il fallait qu'elle me donne un coup de main quand il fallait s'amarrer. Il fallait qu'elle me donne un coup de main quand on allait charger pour laisser avancer sur ses amarres le bateau qu'il fallait reculer, donc là elle était aussi obligée malheureusement de donner un coup de main. Sinon le reste, de temps en temps, quand on était dans ces endroits faciles, tout ça, que j'étais un peu fatigué, parce qu'on faisait des journées de 17/18 heures, il ne faut pas oublier, les 35 heures, on ne savait pas ce que c'est, et bien elle prenait la barre. Je lui avais appris à conduire, donc elle prenait la barre et puis j'avais une grosse banquette derrière le poste de commande, je me couchais sous le poste de commande, et si vraiment il y avait un truc qui se passait, j'étais là, et je me reposais une paire d'heures. »

L'épouse seconde son mari pour la navigation sous la vigilance de ce dernier. Toutefois, le métier ne se réduit pas à la conduite ou aux manœuvres, il convient également d'entretenir le bateau, de réaliser les peintures, le nettoyage des machines, d'organiser le chargement et le déchargement des marchandises avec le personnel dans les ports, d'assurer le ravitaillement en combustibles et autres liquides, le balayage et le rinçage de la cale. Enfin,

bien qu'il prétende ne jamais avoir été très fort en mécanique, il assure les vidanges, le changement de courroies, des filtres, *« ou même quand on avait un petit problème de désamorçage de pompe à gasoil il fallait savoir réamorcer les pompes. »*

Le couple reste quinze ans sur ce même bateau, ce dernier subissant parfois des modifications nécessaires à sa « modernisation ». La naissance d'un enfant, la question de son éducation en adéquation avec le mode de vie singulier sur un bateau et les vicissitudes professionnelles et économiques engagent le couple dans une réflexion quant à ses choix de vie et, partant, d'une possible réorientation.

« Alors après on a eu notre fils. Bon. Alors on a hésité, on a dit « comme on est marinières qu'est-ce qu'on fait ? On le met en pension ? » On a commencé par le mettre en pension et puis ça n'allait pas. Ça ne nous convenait pas, donc un jour c'était dans une période où il y avait le doute, ça a été la période où on était le plus en bas, c'était vraiment... le travail ça n'allait pas, il n'y avait pas d'avenir, c'était pas bon quoi. Donc avec ma femme on a dit « écoute on va faire une chose on va essayer de vendre le bateau ». »

Le bateau vendu, le couple s'installe dans la région du Rhône méridional et ouvre une agence maritime pour les bateaux fluvio-maritimes.

Notre interlocuteur travaille avec un armateur italien de Monaco : *« C'était parce qu'il m'avait pris comme agent que je pouvais travailler et on avait un bureau au port d'Arles, on avait un bureau là, ma femme travaillait à mi-temps avec moi en tant que comptable, donc c'était sympa. »* En tant qu'agent maritime, il facilite l'entrée de bateaux étrangers dans les ports et sur les voies d'eau françaises en réalisant les démarches administratives obligatoires. Au bout de quatre ans, l'armateur change de partenaire, ce qui l'oblige à fermer l'agence. Cette activité terminée, il devient pilote sur les bateaux fluvio-maritimes pendant cinq ans pour enfin prendre sa retraite. Le pilote monte à bord de bateaux maritimes hybrides capables de remonter les fleuves grâce à leur fonds plat, leur passerelle rétractable pour passer sous les ponts. L'équipage composé de marins, l'obligation est faite d'accueillir un pilote spécialiste du Rhône pour naviguer sur le fleuve. Embarqué à Port-Saint-Louis-du-Rhône pour atteindre parfois Chalon-sur-Saône, il reste ainsi à bord jusqu'au retour au point de départ. Le déplacement dure de trois jours à une semaine en fonction de l'éloignement, des conditions de navigation et du transbordement des marchandises, et notre interlocuteur se trouve ainsi séparé de sa famille pendant ce laps de temps : *« C'était assez particulier, c'est pas la période que je préfère. »*

Pierre D.

Un autre exemple, celui de Pierre D., un marinier de 49 ans toujours en activité, montre quelques similitudes et une certaine continuité dans les parcours. L'histoire batelière familiale commence avec l'arrière-grand-père qu'il n'a pas connu et dont il ne sait pas grand-chose. Le grand-père est propriétaire d'un attelage de chevaux pour tirer une péniche en bois avant l'acquisition d'une embarcation en fer, de type « Tamsa », nom d'un chantier Rhénan. Il

navigue dans l'Est de la France avant de s'approcher de Lyon. Le père rejoint le bateau du grand-père à l'âge de 13 ans comme matelot. Fort de cette première expérience, il navigue ensuite pour la Compagnie des Ponts (Pont-à-Mousson), à laquelle il achète plus tard son premier bateau.

Suivra l'acquisition d'un Freycinet puis d'un second puisqu'il s'agit de faire naviguer et travailler l'ensemble d'une famille relativement nombreuse : la mère et le père conduisent chacun leur péniche et les cinq enfants, trois frères et deux sœurs, matelots les week-ends et pendant les vacances. Autant que faire ce peut, les deux bateaux naviguent ensemble ou à peu de distance, de sorte qu'ils se retrouvent chaque soir pour rester en famille. Les enfants passent leur scolarité dans un pensionnat et la famille se reconstitue pendant les vacances. Pierre, notre marinier, acquiert son premier bateau, un Freycinet, à l'âge de 18 ans puis un 80 mètres avant de rejoindre son frère sur un automoteur de 135 mètres, un des bateaux les mieux équipés sur le Rhône, qu'ils exploitent ensemble en naviguant une semaine sur l'autre en alternance.

Sa femme, également fille de marinier, a suivi un parcours assez comparable au sien, apprenant le métier en famille. Le deuxième frère a mis pieds à terre, mais c'est pour devenir éclusier et rester dans la profession.

Ces quelques témoignages de vies batelières montrent une diversité d'expériences à partir desquelles certaines convergences apparaissent. Le métier s'inscrit dans une histoire familiale et au fil de son parcours, le marinier navigue successivement sur des bateaux qui attestent au cours du temps des modifications techniques, des mutations professionnelles. L'enfance est marquée par le moment de séparation avec la famille et le bateau. Le retour à bord après la période de solarisation est apprécié comme une juste continuité. Si nos interlocuteurs ont navigué sur divers bassins fluviaux, tous ont connu le Rhône et estiment la singularité de ce fleuve, sa force et l'exigence professionnelle qui s'y rapporte quand il s'agit de piloter sur cette voie qui a supporté dans son histoire, qui est aussi la leur, de nombreuses modifications...

II : Le Rhône autrefois

Composer avec le Rhône

Au cours du temps, le Rhône a subi de nombreuses modifications du fait des aménagements opérés au 19^{ème} Siècle, notamment ceux menés par l'ingénieur Girardon, puis au cours du 20^{ème} Siècle avec les réalisations de la Compagnie Nationale du Rhône.

Certains de nos interlocuteurs ont vécu les transformations progressives du fleuve en lien avec l'aménagement systématique opéré par la CNR. La première écluse, celle de Bollène est réalisée entre 1947 et 1952. Suit l'installation de Châteauneuf au cours de la même décennie, puis les ouvrages sont construits au fil du Rhône jusqu'à l'ouverture du barrage de Vaugris en 1981 qui achève le programme de la zone avale de Lyon, seule concernée par le transport fluvial.

Une trentaine d'années aura été nécessaire pour édifier les 12 écluses du Rhône concerné par la navigation commerciale, une moyenne de 2 ans et demi par écluse, pour des chantiers de très grande ampleur. Un Rhône en perpétuelle mutation mais dont les travaux, aux dires de nos informateurs, ne perturbent que relativement peu la navigation. En effet, la plupart des barrages-écluses est construite selon un principe de canal de dérivation « terrestre » en parallèle du fleuve. La méthode consiste donc à réaliser une sorte de « pontage » : *« On déviait le lit, on faisait un pontage terrestre que l'on creusait, on gardait juste les deux bouchons à l'entrée et à la sortie, on construisait à sec, parce que c'est quand même beaucoup plus pratique de construire à sec, le barrage hydroélectrique, c'est-à-dire l'écluse plus les turbines, etc., et on prévoyait ensuite le barrage de décharge en fait, et le jour J à l'heure H, on faisait sauter les deux bouchons, l'eau s'engouffrait, continuait à passer de l'autre côté, et petit à petit on mettait le barrage de décharge en fermeture pour faire monter le niveau. Donc, en règle générale, il n'y a pas eu d'arrêt, un jour ou deux dans certains cas, mais extrêmement faible par rapport à l'ampleur du projet en tout cas. Et une fois que le principe a été mis en place, eh bien c'était un copier-coller sur les autres si vous voulez, pratiquement partout. »*

Ces aménagements ont véritablement métamorphosé le paysage et la physionomie du Rhône. Des lieux singuliers sont bouleversés par les modifications opérées. Ainsi, avant 1952, année de mise en service du barrage de Bollène et du canal de 24 kilomètres entre Donzère et Mondragon, les bateaux passent-ils encore dans Pont-Saint-Esprit avec le franchissement délicat sous le vieux pont. Ensuite, ils naviguent en face du village sur la partie canalisée. Il en va de même dans le secteur des communes de Serrières et Sablons aujourd'hui court-circuitées, et qui autrefois accueillaient le passage des bateaux.

Des acteurs du transport fluvial ont connu le Rhône juste après la seconde guerre mondiale alors qu'il n'est équipé que des tout premiers barrages seulement, le reste du cours d'eau étant « *en courant libre* ». Le Rhône est alors caractérisé par d'importants mouvements d'eau, un fort débit et des variations de niveaux considérables qui rendent la navigation difficile et complexe. Un ancien armateur résume ainsi : « *J'ai encore en mémoire si vous voulez tout ce que constituait la navigation avec le fleuve qu'il y avait, avec ses hauts et ses bas, mais surtout ses bas je dirais parce que les périodes basses, de basses eaux, duraient beaucoup plus longtemps que les périodes de hautes eaux. Donc on ne le perçoit plus de la même manière depuis qu'il est canalisé, bien entendu.* »

Un marinier se souvient du Rhône tel qu'il l'a connu à ses débuts, juste après-guerre, avec des changements de débits très prononcés et avant cela un fleuve décrit par les anciens avec des périodes de basses eaux pendant lesquelles les bateaux ne naviguent pratiquement plus, ce qui fait la singularité du Rhône par rapport à d'autres rivières :

« *Parce que le Rhône a une forte pente, l'eau s'évacue, parce que la Saône, elle est plate. Autrefois je pense qu'ils naviguaient mieux sur la Saône que sur le Rhône les bateaux, il y avait une sacrée pente beaucoup plus d'endroits où la rivière était profonde tandis que le Rhône...* »

La période des basses eaux peut se prolonger plusieurs semaines, voire plusieurs mois et quand un bateau se trouve ainsi bloqué, l'immobilité se transforme rapidement en ennui et la seule chose à faire reste d'attendre le retour des conditions satisfaisantes pour la navigation.

Un marinier se souvient avoir stationné environ trois mois à Givors en été 1965 ou 1966 :

« *On s'emmerdait. Sincèrement, de l'entretien. L'entretien, un petit bateau de 45 mètres de long, trois bonhommes à bord, l'entretien, il est fait et après on s'emmerde, clairement on s'emmerde. D'ailleurs, souvent les gars, ils faisaient les cons à terre, ils allaient boire des canons et tout ça, mais j'ai souvenir d'être resté trois mois à Givors, devant votre machin du Rhône, juste là devant.* »

Sur ce fleuve peu aménagé, les fluctuations du niveau d'eau constituent un paramètre important pour toute planification de transport fluvial. Le moment du départ d'un bateau et le poids de son chargement sont calculés en fonction de l'état du Rhône, la météorologie détermine le champ des possibles. Un responsable régional de La Compagnie générale de Navigation H.P.L.M., basé à Lyon, il doit chaque jour s'enquérir des conditions de navigation : « *Alors, pour un bateau qui allait sur l'aval, ça va, il suivait la vitesse du courant, à peu près, donc, bon, on savait, on prenait les côtes d'eau, tous les matins, bon, auprès d'E.D.F., etc.* » A l'époque, la CNR produit de l'électricité dans ses barrages et la revend à EDF qui connaît ainsi les mouvements de barrages maîtrisés par le gestionnaire du fleuve. « *Donc, elle disait, là, il va y avoir, nous allons avoir une côte d'eau de, bon. Donc, pour un bateau qui descendait, il fallait le charger en fonction de ce qu'on savait, comme eau qui allait arriver. Il avait plu sur le Doubs, il y avait tout ça, bon, donc, on pouvait calculer l'affaire. Et pour les bateaux qui remontaient, si on les chargeait de trop, et que,*

brusquement, il y ait un maigre d'eau, ben, on se trouvait en carafe. Et ça, il fallait l'éviter, à tout prix, parce que, quelquefois, le maigre d'eau, il durait un moment. Et un bateau qui n'avance pas, perd de l'argent. »

Il est donc nécessaire de surveiller les côtes d'eau de façon très attentive afin de transmettre un avis sur les conditions de chargement aux différentes agences de la Compagnie tout au long du parcours de transport, à Marseille, Sète, Avignon, et sur l'ensemble du Rhône. Il s'agit d'adapter le niveau de chargement des bateaux, et donc de leur enfoncement en fonction du débit. *« Nous avions, nous, une personne qui s'occupait que des côtes d'eau. Et nous avions des signaleurs, que l'on appelait tout le long du Rhône, qui disaient, alors, il y avait une jauge, donc, ben, il y a telle côte d'eau ici, telle côte d'eau chez nous.(...) Tout le long du Rhône, on était renseigné, et ce qui permettait de dire, bon, pour aller de là à là, là, ça va, il y aura de l'eau, mais pour aller un peu au-dessus, donc, comme le bateau doit aller, le port, le plus à l'amont, donc, il faut réduire l'enfoncement. »*

Le système perdure jusqu'à la fin des années 60, des riverains jaugent la profondeur du fleuve dans certains lieux stratégiques et signalent le passage des bateaux pour le compte de la Compagnie HPLM³. Ainsi, une dame domiciliée à Vienne joue ce rôle de signaleur pour cette institution :

« Elle avait une chambre, enfin, son petit appartement, en bordure du Rhône, alors, bon, si elle était, si elle faisait la sieste, elle l'avait pas vu, le bateau. Bon, il y en avait qui étaient loupés, mais on savait qu'il allait passer, parce que celui qui le signalait, qui était un peu à l'aval, par exemple, nous disait : «Tiens, il y a tel bateau qui vient de passer devant mon nez, là ». Bon, on disait, la dame à Vienne, elle va nous le signaler, mais elle avait, quelquefois, oublié. Puis alors, on voyait le bateau qui arrivait à Lyon, bon, on savait qu'il allait arriver à Lyon, parce qu'on savait tant de temps, il mettait, tant de temps, pour venir, etc. »

La compagnie attribue une petite rémunération à ces personnes pour les services rendus : *« Un petit truc, quoi. Oui, c'était pas énorme. Parce que, ils aimaient, ils aimaient ça. Bien souvent, c'était des anciens mariners, aussi. Voilà. Ils restaient l'œil sur la rivière, sur le fleuve. »*

Un marinier ayant travaillé pour une autre compagnie se souvient des agents chargés de communiquer des renseignements ou des consignes en provenance de son employeur : *« Alors il y en avait un peu partout. (...) Même dans les endroits complètement paumés, en pleine nature. Et les gars venaient. Alors ils venaient avec un pavillon, ils faisaient des grands signes comme ça. Quand ils vous voyaient arriver ils faisaient des grands signes. Alors on disait « Ah il y a quelque chose » alors on ralentissait, on s'approchait, et le gars il nous gueulait « la compagnie a dit ceci, la compagnie veut ceci ». Enfin bref, il nous passait les messages. Et des fois, à Avignon, le gars il faisait signe avec son drapeau et puis quand*

³ Compagnie Générale de Navigation le Havre-Paris-Lyon-Marseille

on s'approchait il montrait une lettre, alors on savait qu'on avait un courrier, donc on venait on s'approchait hop on avait le courrier et on repartait. »

Le bateau lancé sur le fleuve, il est impossible de le décharger même partiellement si l'enfoncement s'avère trop conséquent par rapport au niveau d'eau. Le calcul doit être juste et approprié aux conditions de navigation. Toutefois, si ces dernières changent brutalement au point d'interdire la progression du bateau en cours de route, il est forcé d'attendre un nouveau mouvement d'eau pour reprendre le déplacement. Dans certaines situations, un bateau peut être mobilisé pour en tracter un autre en difficulté. L'entraide, la technique, des savoir-faire sont mis en œuvre à partir d'une connaissance aiguë de la navigation :

« Quand on était coincé, quelques fois, pour éviter, juste pour gagner quelques centimètres. Parce que, quand un bateau marche, bon, le bateau est à l'horizontale, mais quand le moteur tourne, il a une tendance à s'asseoir, comme on va dire, n'est-ce pas ? Donc, pour éviter que le bateau qui était déjà, juste, juste, juste, bon, à ce point-là, on mettait un pétrolier, par exemple, vide, ou à moitié chargé, pour le tirer, pour qu'il puisse rester, toujours bien à l'horizontal, pour passer un seuil difficile. »

En outre, la navigation sujette à de nombreux aléas, les horaires programmés peuvent être modifiés à cause d'un imprévu. La planification s'avère complexe et dépendante de nombreux paramètres :

« C'était acrobatique. Tous les matins, tous les soirs, on montait notre exploitation, et le lendemain matin, fallait quelquefois, tout remodifier. D'autant que, comme on chargeait dans les ports de Marseille ou de Sète, bon, vous savez que dans les ports à Marseille, à Sète pas beaucoup, mais à Marseille, il y avait des grèves, y avait des tas de trucs comme ça. (...) Vous aviez des bateaux qui disaient, je vais arriver, tel jour, telle heure, et puis, qui arrivaient en retard, parce que d'abord, ils avaient escalé à Gênes, puis à Gênes, ils avaient du retard, ou ils avaient eu une panne de machine, donc, on mettait les bateaux à disposition à Marseille, mais le navire n'était pas là. Donc, il fallait retrouver une autre marchandise, pour qu'ils ne perdent pas de temps, quoi. »

Un autre interlocuteur devenu armateur fluvial sur le Rhône « *vif et sauvage* », puisqu'il ne comporte encore que deux barrages équipés chacun d'une écluse, doit prendre également en compte les variations de niveaux d'eau et l'enfoncement du bateau en relation avec le chargement de marchandises. Cet état de fait génère, selon lui, « *une activité marchandises très, très fluctuante, aléatoire, enfin... c'est très folklorique.* » Il explique :

« Quand tous les matins vous êtes, vous savez, c'est un petit peu comme les gens qui se lèvent le matin, qui mettent leur poste et qui écoutent les cours de la Bourse. Donc, l'armateur fluvial dans ces conditions-là, ils se levaient le matin, il mettait quelque chose en route, et ce qu'il mettait en route c'était pour avoir les cotes du Rhône quoi ! Pour savoir s'il y avait de l'eau dans le Rhône, pour naviguer ou pas. Donc les armateurs, dès qu'ils se levaient le matin, ils écoutaient les cotes d'eau, il y avait en principe une espèce de répondeur téléphonique qui tous les matins, vous appeliez ce numéro, comme un

limnigraphe si vous voulez, qui donnait un petit peu tout cela, et en fonction de cela on avait une prévision de savoir si tel bateau allait pouvoir monter, avec combien de tonnes, enfin... gymnastique comptable assez intéressante. » C'est, selon cet informateur, le Service Navigation ou Voie Navigables de France qui gère alors la question des cotes d'eau du Rhône.

Une des singularités de la situation tient au fait que les bateaux arrivent souvent d'autres bassins fluviaux non soumis au même phénomène. Par exemple un batelier en provenance des canaux Hollandais qui bénéficient d'un tirant d'eau garanti assurant la possibilité de chargement maximal doit une fois sur le Rhône connaître le niveau d'eau pour estimer la faisabilité de son voyage. *« Et il y avait de l'eau, il n'y avait pas d'eau... Ils ne pouvaient pas le savoir trois semaines avant si vous voulez, donc opération d'allègement. Donc des logistiques assez actives, mais bon quelque part intéressantes parce que ce n'était pas figé en tout cas. »* C'est par conséquent avant de commencer le trajet rhodanien qu'il importe de prendre la décision adéquate, tout arrêt prolongé étant préjudiciable d'un point de vue économique.

Pour anticiper l'arrivée et le départ des embarcations, le responsable de la compagnie téléphone souvent aux éclusiers pour savoir s'ils ont vu passer un bateau : *« Ils étaient un petit peu nos agents de renseignements. C'était quand même assez pratique, on doit dire. Voilà. »*

Il est impératif, pour le responsable du fret, de bien connaître les débits du fleuve, la qualité des bateaux, celles des mariniers. Sur ce fleuve encore peu aménagé, le chenal change à l'occasion de chaque crue importante, le courant provoque des mouvements de graviers, des hauts-fonds peuvent se former, se transformer, se déplacer ou disparaître. Aussi, ce fleuve mouvant et changeant requiert-il la vigilance et l'expérience des mariniers :

« Donc, le capitaine, lui, c'était... Ils étaient très fort, et ils remarquaient que, effectivement, le chenal avait changé parce que, il y avait une frisure sur l'eau qui était plus la même que celle qu'ils connaissaient. »

En général, les capitaines n'utilisent pas de carte. Il en existe une pourtant, mais sur laquelle les fonds ne figurent pas car ils changent à l'occasion de chaque crue. *« Même nous qui connaissions bien le Rhône, dès qu'il y avait eu une crue et que l'eau redescendait, on se méfiait. On se méfiait parce qu'on était toujours à la merci d'une pierre qui s'était découverte, d'un banc de sable qui avait bougé, même nous ! Alors on savait l'aborder. On savait l'aborder, ce problème, mais c'était... même nous quand on a eu des situations là on disait « attention » donc on arrivait « Ah tiens ça a un petit peu bougé par rapport à l'année dernière. Ha, là il faut passer là maintenant ». Alors aussi sec quand on voyait les collègues on disait « tu te méfieras la voie d'eau untel, c'est plus à gauche cette année. » « Ah bon merci d'accord ». »*

Face aux difficultés spécifiques du Rhône les bateliers font preuve de solidarité et échangent les informations disponibles pour éviter aux uns et aux autres les possibles déboires. Le bouche-à-oreille fonctionne tout au long du cours d'eau entre professionnels de la même compagnie ou pas, salariés ou artisans :

« Il n'y avait pas de téléphone portable. Et ils se croisaient, et ils donnaient un renseignement à quelqu'un qui était à terre, par exemple, à une agence, et laquelle agence transmettait à un autre, etc. Il y avait un tam-tam qui marchait, c'était remarquable. (...) Il n'y avait pas de rétention de renseignements. Tout le monde s'entraidait, il y avait un esprit d'entraide. D'abord, parce qu'il y avait du fret. Donc, il n'y avait pas de chômage, ou très peu. Donc, ils n'allaient pas se faire la guerre, au contraire, il fallait se soutenir, pour maintenir la clientèle, etc. Parce que vous avez, quand même, une concurrence chemins de fer, et une concurrence camions, qui commençait à devenir féroce. »

Les navigants tiennent compte des transformations observées et diffusent les informations d'un bateau à l'autre quant l'un d'eux remarque, par exemple, une modification du chenal suite à une crue ayant déplacé les bancs de graviers : *« tel capitaine le signalait à l'autre, et puis, tous les bateaux du Rhône le savaient, presque, à l'instantané, si on peut dire. En disant : «Tu fais attention là, parce que, il faut aller un peu plus vers le bouquet d'arbres », etc. »*

Un ancien capitaine confirme cette remarque. Les nouvelles se transmettent au croisement des bateaux dans un laps de temps très court puisque cela se fait au fil de l'eau :

« On se croisait. Il n'y a pas de phonie, il n'y avait rien. On se parlait comme ça. (...) Quand on se croisait, on disait... on se croisait dans les endroits relativement faciles, c'était pas trop évident, et on criait « Méfie-toi à tel endroit il y a un problème. (...) Il fallait faire vite. Il fallait faire vite, mais bon on arrivait à se comprendre. Il n'y a pas de problème et puis on avait l'habitude. »

Un parcours entravé de difficultés

Le fleuve peu aménagé laisse le souvenir d'un cours d'eau sinueux et marqué par une série d'obstacles. Ces caractéristiques demandent aux marinières une solide expérience et une connaissance approfondie du parcours. Tout le long, des secteurs sont réputés difficiles. Dans les parties non canalisées, un marinier juge qu'*« il y avait au moins une bonne trentaine de passages très dangereux, qu'on estimait très dangereux. »* Par exemple, des franchissements très serrés et des courbes très prononcées au Revestidou au-dessus d'Avignon, ou à Condrieu ont marqué les esprits. Le croisement de bateaux y est en effet particulièrement périlleux et autant que faire se peut, l'on préfère l'éviter. Le problème principal de ces secteurs particuliers réside dans le manque de visibilité aggravé par l'existence d'une pente importante qui précipite les bateaux descendants à grande vitesse dans le courant. Une manoeuvre de ralentissement peut s'avérer compliquée. Le bateau

montant doit laisser le passage à condition toutefois, qu'il sache qu'un autre arrive dans le secteur au même moment. Le bateau qui descend n'ayant pas les moyens de faire marche arrière, il continue sur sa lancée et les marges de sécurité sont réduites. Certains croisements sont alors délicats et leur évocation génère une part d'émotion :

« Des fois il passait mais vous auriez pu toucher la coque. Je n'exagère pas ! C'était comme ça ! Donc celui qui montait en général il faisait fissa parce qu'il n'y avait rien qui pouvait vous amarrer. On était en permanence dans le fourrage, « Oh merde un bateau » alors hop ! On ralentissait, on essayait de se caser le plus près possible de la digue et l'autre passait à côté de nous. »

A Condrieu, un système de prévention est mis en œuvre pour éviter ce type de situation. Les bateaux avalants cornent, attirent l'attention. L'agent d'une compagnie posté au sommet d'une colline scrute le fleuve et déploie un drapeau à l'attention des marinières. Le bateau montant alerté par le signal laisse le passage à celui qui descend, prioritaire car plus difficilement manoeuvrable dans le courant : *« Alors il y avait un pylône et quand il y avait un bateau qui arrivait avalant, le gars, il était dans sa guérite toute la journée, il voyait un bateau avalant et un bateau montant, il tirait le drapeau. Le mec qui montait « Ah il y a le drapeau ! » Tac, il se casait avec son convoi et il attendait que l'autre passe, sinon on ne croisait pas, on croisait pas. »*

Un ancien responsable de la compagnie HPLM se souvient de ce même passage particulièrement dangereux de la courbe située au niveau de Condrieu ; courbe qui a disparu lors des travaux d'aménagement de la CNR, le cours du Rhône détourné, elle a laissé place à un plan d'eau consacré aux loisirs et à un port de plaisance sur la rive gauche du côté des Roches-de-Condrieu. A l'époque notre interlocuteur a bien conscience que le croisement des bateaux à cet endroit représente un véritable risque d'accident qu'il faut prévenir. Le système de surveillance et de prévention est mis en place avant même qu'il soit nommé en poste dans la région et il donne ici une version issue d'un autre point de vue sur la même situation.

« Ça s'appelait un signaleur. Alors, quand il voyait un bateau montant, ou descendant, il mettait un drapeau bleu, blanc, rouge. Donc, le montant s'arrêtait. Bon, donc, le signaleur mettait son drapeau et le bateau montant était obligé de stopper, pour laisser descendre l'avalant, parce que l'avalant, il n'y a pas de freins, mais il descendait assez vite. »

Une fois le bateau passé le signaleur doit retirer le drapeau à moins que n'arrive à la suite une autre embarcation. Le responsable de la compagnie, nouvellement installé dans ses fonctions et soucieux de faire connaissance du personnel et des dispositifs mis en œuvre dans le secteur, se rend sur place pour évaluer l'efficacité du système :

« Alors, quand je suis arrivé, moi, là, j'ai dit, bon, on va aller voir le signaleur, quand même, parce que, si il fait bien son boulot, et puis, pour faire connaissance. Le Chef de marine me dit, « bon, vous savez, vous allez peut-être, être déçu ». Ah bon ! Je dis, « s'il sait pas lire et écrire, je m'en fous, dès lors qu'il met son drapeau, et qu'il évite les accidents ». Bon, on va

voir le signaleur, alors. On arrive ici, puis, il y a un chemin de terre qui monte jusque là-haut. Et, effectivement, c'est un chevrier, alors, les chèvres, elles boulotaient, tout autour de lui, bon. Lui, il dormait, à poings fermés, il était ivre mort. Bon, il avait deux, trois flacons, à côté de lui, et je lui dis, « mais, comment ça marche, alors ? Il dit, « oh ben, comme finalement il sert à rien, on lui a dit de laisser le drapeau, sans arrêt, planté ». Alors, je dis, « mais, à ce moment-là, les montants pensent qu'il y avait toujours un bateau qui est avalant ? » Ah non ! Non, non. De toute façon, maintenant, c'est pas comme ça. L'avalant, lui, il fait gueuler son ténor, sa corne, hein, son klaxon, (...) Sa sirène, si vous voulez. Lui, le montant, il met un matelot, à l'avant, qui prête l'oreille. Quand il entend -parce qu'une sirène de bateau, ça fait du bruit, hein ! Alors, quand il l'entend, donc, une sirène, hop, il arrête, il dit au capitaine, derrière, « stop, il y en a un qui descend », bon. Et si ils étaient à plusieurs, bon, le premier dit, au moment où il va faire ça, il dit, « j'en ai encore un derrière, qui, lui, pousse aussi, le klaxon », bon. Et puis, quand, lui, n'entend plus rien, ben, il monte, c'est tout. Donc, il y a jamais eu d'accident. Donc j'ai dit « bon, le chevrier, c'est terminé, hein ! On n'en a plus besoin ». On lui a offert un petit peu de lait de Picrate, et puis, on lui a dit, le drapeau, on le remballe, parce que c'était très dangereux, ce virage, en plus, ici, il y avait des rochers. Et même, pour l'avalant, quand il prenait le virage, là, il était obligé, là, de donner une accélération phénoménale pour pouvoir avoir un mouvement du gouvernail à fond, aidé par l'hélice, pour éviter de s'échouer sur des rochers. Autrement, s'il allait sur les rochers, ben, il fumait son gouvernail et ses hélices, hein. J'en ai vu, quand même, qui ont fait ça, mais, quand il y avait de l'eau, par exemple. Mais, dans le mouvement de croisement, j'ai jamais eu un accident. Et le chef de marine a dit, ouh, si vous le supprimez, quand même, vous risquez peut-être, d'avoir des accidents, hein. »

Le système reste donc assez aléatoire. Un marinier se souvient d'un croisement qui aurait pu mal finir, situé sans doute après la suppression du poste de signaleur, au moment de l'arrivée des premiers pousseurs et avant l'aménagement du barrage de Vaugris. L'exemple montre à la fois la dangerosité de la situation, la maîtrise indispensable du bateau et la connaissance nécessaire du parcours :

« je descendais tranquillement avec mon canadien. J'arrive, le pousseur, parce qu'il y avait deux passes au pont de Condrieu, il y avait une passe à gauche, qu'on appelle une passe pas navigable, et la passe de droite qui est navigable, et j'arrive, le pousseur avec son convoi sur le pont, donc là, en une fraction de seconde il faut qu'une décision soit prise. J'ai bien dit en une fraction de seconde, soit tourner, mouiller à l'ancre et tourner, derrière le gravier, soit dire « combien il y a d'eau ? Il y a tant d'eau, tant de cote, ça va passer à gauche », mais ça en une fraction de seconde ! En une fraction de seconde, j'ai dit « je passe à gauche » et ça c'est très bien passé. Il fallait savoir que derrière la pile il y avait un grand gravier comme ça, là, derrière, il y avait le grand gravier qui prenait toute la courbe et je savais qu'il y avait un tout petit passage entre les deux. J'ai dit « normalement ça passe », ça passait mais ça, c'est une fraction de seconde. »

Ailleurs, un système de feux à déclenchement automatiquement règle la circulation. Quand un bateau descend à l'Ardoise le feu du Revestidou passe au rouge et permet d'éviter les croisements.

D'autres passages sont difficiles à cause de configurations très spécifiques : *« Dans le Rhône du temps où le Rhône était Rhône, il y avait le fameux défilé de Donzère, il y avait quelques pierres comme les pierres de Charmes, il y avait des passages comme Soyons. »*

A Donzère le très fort courant complique la remonte car c'est la partie du fleuve où la pente est la plus importante. Ailleurs, la présence de pierres ou rochers plus ou moins volumineux et dont la visibilité dépend de la hauteur d'eau représente un danger de première importance. Par exemple, la Table du Roi à côté de Tournon est un rocher de taille considérable au milieu de l'eau. *« Alors là, il fallait faire attention mais les capitaines le savaient. Parce que, il y avait pas de balises, rien du tout, on le savait, de tradition, il fallait... donc, quand on devait arriver à tel endroit, bon, il faut serrer la rive droite. »*

Le marinier doit faire en sorte de passer à côté. Or, à ce moment-là, les bateaux ne peuvent pas toujours se croiser à cause de l'étroitesse du chenal, et en fonction des hauteurs d'eau. Le fleuve n'est pas dragué comme cela se fera plus tard et *« à l'époque la Table du Roi, il fallait quand même ouvrir l'œil. Ce n'était pas matérialisé, il n'y avait pas de balise dessus. Mais tout le monde savait qu'elle était là. »*

La Table du Roi recouvert par de l'eau, laisse une trace que l'œil aguerrit du marinier peut déchiffrer grâce à sa capacité à « lire le fleuve ». En revanche, pendant les basses eaux, elle est visible mais le passage est plus étroit.

En outre, des épis Girardon implantés au XIX^{ème} Siècle de chaque côté des berges pour canaliser l'eau dans le lit mineur afin de préserver la profondeur adéquate, peuvent en période d'étiage constituer des obstacles invisibles et dont il est indispensable de connaître l'existence pour éviter de les percuter. Les grandes eaux permettent au contraire de les passer sans encombre mais le pilotage se fait à vue et seule une longue expérience rend possible une telle audace :

« Tout à vue et puis on savait... avant il y avait un chenal on le connaissait. On savait qu'à tel endroit il fallait traverser. On changeait sans arrêt de rive et on le savait. On savait que suivant la hauteur d'eau le chenal n'était pas tout à fait le même et il fallait monter à l'abri du courant, traverser à un certain moment. Si vraiment il y avait de la crue on pouvait être amené, à ce qu'on disait, sauter des épis. Des fois on se mettait à l'abri du courant et donc le bateau avait une vitesse supérieure. (...) Et donc le fait de sauter les épis c'est passer dessus parce qu'on savait qu'on avait le tirant d'eau nécessaire pour le faire. D'où là il fallait vraiment avoir une connaissance parfaite du fleuve. »

Dans certains passages, le recours à un pilote local est obligatoire et sa rémunération est pour l'artisan une dépense supplémentaire qui réduit d'autant son revenu. Aussi par temps de brume, tous les bateaux restent amarrés au quai en attente d'un horizon dégagé : *« Là, ce n'était pas possible on était incapable de naviguer par temps de brume. »*

De l'avis d'un marinier, l'aval des écluses, sur ce Rhône changeant, présente un fort danger d'échouage à cause de la faible profondeur d'eau et ceci plus particulièrement pour les cargos fluviomaritimes dont la coque est caractérisée par un tirant d'eau plus important. L'amont en revanche, ne pose pas de problème particulier puisque justement l'ouvrage retient l'eau et maintient en permanence une réserve et un niveau toujours satisfaisant.

Les ponts sont aussi particulièrement redoutés par les bateliers à cause du courant qui déporte les bateaux. Le pont du change a mauvaise réputation. Avec ses arches, ce très vieux pont est situé dans une courbe : « *Quand vous arriviez dans le pont suivant la force du courant il fallait prendre du rapport parce que le pas n'était pas large. On chargeait un petit peu plus sur la pile en amont à gauche ou se mettre au milieu parce que le courant vous déportait.* » Des enrochements disposés pour fixer les piles constituent le danger le plus prégnant : « *si vous montiez sur un enrochement, il y a beaucoup de bateaux qui sont arrivés là, il fallait les décharger et ils avaient un trou dans la coque. c'est arrivé, c'était dangereux le pont du change, juste quand il y avait la crue sinon l'eau comme ça non c'était bien.* » Ce pont a aujourd'hui disparu mais d'autres ouvrages demandent une attention soutenue du marinier.

Ainsi, le pont de chasse à l'aval de Givors est-il aussi délicat à passer. Une bonne lecture du courant est nécessaire pour éviter d'accrocher les piles. Notons que dans ce secteur, nombre de riverains se souviennent en effet d'un Rhône très puissant, un débit imposant, la présence de meulles⁴ dangereuses. Un ensemble de paramètres hydrauliques qui contraignent la marche du bateau et obligent le capitaine à piloter avec la plus grande attention. Enfin, d'autres tronçons du Rhône restent ancrés dans la mémoire des mariniers comme des points particulièrement difficiles :

« *Moi je n'ai pas connu mais il y avait, à Donzère là-bas avant qu'ils fassent l'écluse, là c'était trop dangereux. Il y avait un toueur à chaîne il paraît pour monter les bateaux pour monter les bateaux parce que les bateaux n'arrivaient pas à monter tellement que le courant était fort. Là c'était très dangereux. C'était dangereux parce que aussitôt que l'eau était basse il fallait bien connaître la route autrement vous risquiez de vous échouer, surtout dans le sens de la descente.* »

Si notre témoin n'a pas eu trop de problème de navigation il se rappelle pourtant avoir échoué son bateau une fois sur la Saône, s'écartant de la route un jour de brouillard. Heureusement, à ce moment-là, il avance doucement et une simple marche arrière suffit à dégager son embarcation. Sur le Doubs, rivière plus étroite et peu profonde, la coque touche parfois légèrement le fond mais sans conséquence pour le matériel.

Un autre interlocuteur a commencé sa carrière sur la Seine. Enfant de marinier, il apprend la navigation dès le plus jeune âge. Pourtant, venir sur le Rhône demande une longue période d'adaptation et de compréhension des singularités locales.

⁴ Nom rhodanien pour désigner des tourbillons formés dans le Rhône.

« Alors apprendre le Rhône, à l'époque, bon, barrer un bateau on sait le faire, tenir un cap on sait faire, apprendre le Rhône, à l'époque, c'était parce que, il y avait encore beaucoup de parties qui n'étaient pas canalisées. Alors le Rhône à l'époque quand il était pas canalisé, c'était une navigation très dangereuse. Il fallait connaître l'emplacement des bancs de sable, connaître l'emplacement des pierres, connaître l'emplacement des digues, connaître... »

Selon notre témoin, tous les 200 ou 300 mètres, un danger peut survenir, il faut se maintenir en « *permanence au qui-vive* ». Le Rhône est donc impressionnant et certains marinières redoutent de naviguer dans ces conditions : « *Ça veut dire qu'il y avait ceux qui se sentaient de le faire et puis ceux qui ne se sentaient pas vraiment de le faire. Moi j'ai connu des capitaines qui ont eu la trouille du Rhône toute leur vie, une trouille monstre du Rhône, toute leur vie, mais ils l'ont fait quand même.* »

Ce fleuve demande une grande vigilance, une concentration de tous les instants pour éviter les incidents qui pourraient parfois se transformer en accident :

« Oui mais ils ont eu la trouille. Moi, sincèrement, je pense que je n'ai jamais eu vraiment peur du Rhône, je m'en suis méfié parce que quand on a un ennemi dangereux il faut s'en méfier, mais peur, non, jamais j'ai eu peur du Rhône. D'ailleurs c'est peut-être pour ça que tout compte fait toute ma vie que j'ai passée sur le Rhône je me suis échoué une fois. C'est le seul ennui que j'ai eu pendant 43 ans de carrière sur le Rhône, donc c'est peu, c'est très très peu. »

L'explication de l'incident laisse entrevoir une grande connaissance du fleuve qui tient davantage du déchiffrement, d'une lecture interprétative des mouvements d'eau, du comportement du bateau, et de la physiologie générale du fleuve :

« Oui, bon, une faute d'inattention d'ailleurs entre parenthèses. Vous arriviez dans des fonds d'eau assez importants, on appelait ça des creux. On arrivait dans un fond d'eau alors le bateau après il montait donc il fallait au contraire ralentir parce que tout de suite à la sortie on arrivait et on avait peu de centimètres d'eau. Alors ce qui se passait c'est que le bateau, quand il sentait qu'il ne pouvait pas entrer, qu'il n'arrivait pas à fendre l'eau, il suivait le fonds d'eau. Alors on discutait, tout ça, j'ai pas pensé à ralentir, quand je suis arrivé là-dessus, j'ai vu le bateau partir comme un fou, c'était trop tard, c'était trop tard. Une faute d'inattention ! Sur le Rhône, on ne pouvait pas rester sans regarder autour de nous, c'était impossible. C'était totalement impossible. »

La vigilance est de mise et d'ailleurs la navigation commence au lever du jour et sur le Rhône il est hors de question de poursuivre de nuit. Il importe donc d'anticiper l'arrêt car les berges ne sont pas toujours accueillantes et il est prudent de manœuvrer avec suffisamment de visibilité :

« Ce n'étaient pas des quais comme maintenant. On venait le long des pierres, on mouillait à l'ancre au large, on mettait une planche pour aller à terre, on s'amarrait après un arbre et on restait comme ça la nuit. C'est comme ça que ça fonctionnait. Donc il fallait bien reconnaître

les couchers et savoir où on pouvait coucher, à quelles eaux, « Ah oui mais là y'a pas d'eau, on peut pas coucher il faut aller à l'autre. » Il fallait y penser, se dire « Ah oui mais attends combien de temps il faut ? Oh putain deux heures ça va être juste » donc il fallait tout anticiper tout ça. C'était un travail et on arrivait le soir et on n'avait pas vu passer la journée. On n'avait pas vu passer la journée. »

À l'époque, le sondeur n'existe pas. Il y a parfois des échelles de niveau installées sur les rives. Le marinier se fie aux graduations mais il doit surtout mémoriser la hauteur d'eau requise pour chaque courbe ou endroit particulier. Dans les passages les plus délicats il convient de réduire la vitesse et de mettre en œuvre toute la vigilance de l'équipage. Un capitaine affirme que la méthode est très « artisanale » :

« On remontait le Rhône dans des périodes de basses eaux, avec bien souvent un matelot à l'avant qui tapait dans le fond pour savoir s'il y avait assez d'eau pour passer, repartir 5 mètres à droite... Bon, chacun cherchait un peu sa route parce que le mouvement des graviers dans le fond avec la vitesse du courant, faisait que le lit était mouvant si vous voulez. Donc, on ne pouvait pas dire je suis passé là la dernière fois, et c'est absolument certain que cette fois encore je passerai au même endroit. Cela aurait été trop simple. »

Les matelots positionnés à l'avant du bateau, utilisent également des perches de fond :

« C'étaient deux grands manches en bois, gros comme ça à peu près, qui faisaient 3 mètres de long, en bout il y avait un bout de fer et il y avait une mesure dessus qui était graduée en noire et rouge. Noir c'était le demi, le rouge c'était le mètre. Et le gars, il lançait sa perche devant, quand il arrivait à la vertical, tac, il touchait, il regardait, il savait s'il y avait 1,40 mètre, 1,50 mètre et il nous annonçait ça de devant, on n'avait pas d'interphone, donc il fallait faire des signes, par exemple 1,50 mètre c'était 1 mètre 50. »

Les matelots sondent le fonds du cours d'eau et indiquaient le niveau de profondeur à l'aide d'un système de codes des plus rudimentaires. Une simple gestuelle des mains, les doigts tendus vers le haut, permettent de transmettre l'information au capitaine.

« Voilà. C'est comme ça qu'on faisait. 1,40 mètre c'était 1 mètre 40. On voyait les doigts et ça faisait 40. Donc on annonçait comme ça. Et alors par exemple s'il faisait 1,35 mètre, il faisait 1,40 mètre alors là il fallait commencer à serrer les fesses. Des fois -il y en avait un de chaque côté- alors si celui de droite m'annonçait 1,40 mètre et celui de gauche m'annonçait 1,60 mètre, hop ! Je me laissais légèrement déporter vers la gauche pour retrouver le fonds d'eau, et on passait les moins d'eau comme ça. Des fois avec 5 cm sous le bateau et des fois on entendait dans l'hélice qu'il n'y avait pas d'eau. On remontait des cailloux. Bang ! Bing ! Bang ! D'abord en général on passait une période de moins d'eau, on appelle ça les périodes de basses eaux ou de moins d'eau, les hélices étaient mortes. Elles étaient toutes à démonter à la sortie de ça pour que l'atelier les refasse. »

Après les basses eaux, le changement des hélices est presque systématique. Si le bateau est chargé, il est nécessaire de l'acheminer au port de déchargement avant de procéder à la

réparation. Ensuite, un atelier employant de trente à quarante personnes permet d'effectuer l'opération rapidement et dans de bonnes conditions. Situé au quai Rambaud, un portique datant du début du siècle, soulève l'arrière du bateau solidement sanglé alors que les cales avant sont remplies d'eau pour faciliter l'inclinaison. L'hélice mise ainsi hors de l'eau est remplacée sur le champ. Précisons que chaque bateau dispose d'au moins deux hélices, l'une restant stockée à l'atelier et prête au remplacement de celle en service. Il n'est donc point nécessaire d'attendre que l'atelier restaure l'hélice détériorée avant de reprendre la voie d'eau.

« On arrivait après la basse eau, Tac ! Hop ! Ils vous soulevaient ! Paf ! On sortait la vieille, on remettait la neuve et on repartait. Pendant ce temps-là, eux, pendant qu'il y avait la bonne période des eaux, ils refaisaient toutes les hélices, voilà. C'est comme ça que ça fonctionnait. Et des bateaux qui avaient deux moteurs avec deux hélices, ils avaient deux hélices prêtes à l'atelier. Alors c'était facile, il y avait une grande réserve où là, c'était rempli d'hélices, une pour chaque bateau, le Duguay-Trouin, le Tourville... Il y avait toutes les hélices, tous les noms et les gabarits. Pour refaire une hélice il faut un gabarit. »

Il s'agit d'un gabarit en fer qui s'ajuste dans sur l'axe de l'hélice, et qui donne la forme exacte de la pale, le modèle étant fabriqué à partir de l'hélice neuve. Ainsi, les mécaniciens estiment immédiatement l'importance des dégâts et reforment la pièce endommagée en respectant le patron initial. Le marinier explique l'importance de cet élément pour le bateau et son bon fonctionnement :

« Si l'hélice n'est pas faite exactement comme elle était à l'origine, quand on fabrique une hélice, c'est pour la puissance et la forme de la coque, par rapport à ces deux éléments. Si vous ne refaites pas pareil vous avez un problème, c'est que soit votre hélice est trop faible, donc le moteur va s'emballer, soit elle est trop forte et le moteur va chauffer, donc vous êtes obligé de refaire dans de bonnes conditions. C'est capital ou alors vous pouvez avoir aussi des vibrations. Si elle est loupée, vous pouvez avoir votre bateau, Blou Blou Blou, il tremble comme ça. »

Si le changement des hélices est une réparation courante, d'autres avaries sont parfois plus conséquentes. Quand le bateau prend l'eau, il faut trouver rapidement des solutions et cela passe souvent par des bricolages provisoires, au moins pour rejoindre un port ou un chantier sur lequel le dépannage sera fait dans les règles de l'art. On nous compte⁵ ainsi, qu'un bateau ayant heurté une roche, prend l'eau par un trou ouvert dans la coque. Stationnés dans un site désert en pleine nuit, les mariniers n'ont d'autres solutions que d'aller réveiller un boucher pour acheter le lard d'un cochon entier afin de colmater la brèche !

⁵ Cf en annexe, l'histoire écrite et envoyée par M Marc Moitrioux suite à un entretien qu'il nous a accordé.

En fin de compte, les mariniers pratiquent essentiellement une navigation à vue qui exige à la fois une bonne connaissance du fleuve et une attention de tous les instants. La vue est sollicitée pour évaluer le danger en observant les mouvements d'eau, la forme des vagues provoquées par le bateau et dont l'importance indiquent également la hauteur de fond : *« Au ressenti. Oui mais oui. Quand vous naviguez, vous arrivez sur un haut-fond. La façon dont le bateau va fendre l'eau devant, la vague ne va pas être la même et là pour vous dites tient... parce qu'à l'époque on n'avait même pas de sondeur, donc quand on voyait que l'avant -ce que l'on appelait la moustache- changeait d'aspect on se dit : « tiens on arrive sur un haut-fond on va réduire la vitesse parce que le comportement du bateau n'est pas le même ». Et ça, ça se ressent. »*

Un autre marinier explique que la longueur de l'embarcation empêche de voir l'eau qu'elle fend depuis le poste de pilotage. Aussi, la vague dont il est question n'est pas visible au niveau de la « moustache » mais sur le côté : *« la forme n'est pas la même. Si vous poussez l'eau, vous le voyez. Cela faisait un peu comme une ronfle devant et vous vous dites : « là j'arrive sur un fond d'eau ». »*

La pratique de la navigation, l'apprentissage du Rhône, la connaissance de sensations singulières participe de l'adaptation nécessaire du marinier à son milieu changeant, mobile et dangereux :

« Le toucher ça c'est difficile. C'est difficile parce que comment on peut expliquer, c'est quelque chose que l'on ressent, pour moi. Le fait de conduire un bateau, si vous n'avez pas un petit peu la fibre... Il faut un petit peu lire le fleuve je pense. À l'époque qu'il fallait connaître le chenal. Il fallait connaître quand même le fleuve et puis après plus ou moins cela se lit. Quand il n'y a pas de fonds, s'il y a du courant le gars qui est habitué il ne le voit. Il le voit parce que l'eau frise, elle n'a pas le même comportement. C'est comme une pile de pont : une pile de ponts elle marque et derrière la pile il y a souvent des tourbillons, c'est des petits détails. Quand on est dessus toute l'année on remarque et on sait analyser tous ces trucs. »

Il y a une part d'indicible quant aux sensations éprouvées sur le Rhône : *« Le Rhône, je vous dis, c'est même difficile de l'expliquer. C'est quasiment impossible d'expliquer. Il faut l'avoir ressenti, vous voyez ce que je veux dire, senti dans les mains pour faire comprendre les choses. En discuter comme ça, c'est quasiment impossible de faire ressentir, c'est pas possible. »*

Ce savoir-faire difficilement explicable et issu d'un long apprentissage apporte un certain prestige à ceux qui le détiennent. La connaissance offre de la reconnaissance et assure la sécurité de l'emploi aux capitaines du Rhône :

« À l'époque, on ne vous licenciat pas quand vous étiez capitaines sur le Rhône, c'était inimaginable. Vous étiez reçus comme un prince au bureau. On ne vous licenciat jamais. C'est vous qui partiez mais aucun patron ne vous aurait licencié. Quand vous pensez qu'il

faut 15 ans pour former un gars, comment voulez-vous le licencier. Et puis vous n'en trouviez pas un... c'était pas comme ça, non non c'était pas comme ça que ça marchait, donc on était très bien considéré, donc on le devait au Rhône. Vous comprenez ce que je veux de dire maintenant. »

Ce Rhône d'autrefois renvoie ainsi à des relations fortes avec le fleuve qui passent par une connaissance intime du milieu, des réactions du bateau et des mouvements d'eau. Une personne nous explique que son métier est une activité de plein air, que l'on vit avec les saisons, souffrant du froid en hiver et profitant des rayons de soleil au printemps et en été. C'est également un univers de paysages largement appréciés par les navigateurs. Quand les conditions le permettent, le macaron en main, il est bon de scruter le panorama et l'on évoque des images agréables : *« Moi j'ai des souvenirs de barrer sur le Rhône, de voir des choses, des paysages, des couchers de soleil, des animaux... C'est des flashes que j'ai dans la tête mais c'est fantastique ! »*

Et de préciser : *« Combien de fois des renards, des castors qui viennent boire au bord du fleuve, des hérons... plein plein de choses... plein plein de choses comme ça qui vous restent, même des fois des jeunes filles toutes nues qui se baignaient dans le Rhône ! Donc on avait des fois qu'un œil où on pouvait remarquer des choses comme ça, donc voilà ! mais c'était ça le Rhône ! »*

Enfin un élément essentiel reste l'idée de nomadisme et de liberté. La découverte de villes, de points de vue, le déplacement et l'arrêt dans un *« petit coin perdu »*, l'isolement en famille dans un espace de nature étant considéré comme un moment de bonheur.

III : Le Rhône contemporain

L'aménagement du Rhône, réalisé au cours du XXème siècle par la Compagnie Nationale du Rhône, a réussi à surmonter le problème majeur pour la navigation que représentait de période de basses eaux. L'inauguration du barrage de Vaugris en 1981 achève ainsi le parcours entre Lyon et Arles permettant de relier à tout moment de l'année, Marseille à l'aval ainsi que les grands circuits de transport méditerranéen et, la Saône en amont, ouverte vers les canaux du centre et du nord de la France. Les mariniers ont ainsi la possibilité d'assurer une meilleure rotation de bateau et partant, de rentabiliser plus aisément leurs investissements. La CNR, concessionnaire du Rhône ayant en charge son aménagement et son entretien, a pour mission de garantir une profondeur de chenal de 3,50 mètres tout au long de la voie de navigation. Un avantage direct de cette nouvelle configuration est la possibilité de transport de chargement plus conséquent puisqu'elle augmente la marge d'enfoncement des bateaux. Aussi, non seulement les embarcations déjà présentes ont-elles bénéficié de cet aménagement tout au long de l'année, mais les nouvelles caractéristiques du Rhône ont ouvert la porte à de nouvelles unités, d'abord les pousseurs à même de conduire des barges volumineuses puis des automoteurs toujours plus grands, de 80 mètres puis, 110 et jusqu'à 135 mètres aujourd'hui. Avec ces nouvelles unités, les compagnies ont mis en place de la navigation en continu jour et nuit grâce également à la modernisation des équipements comme les radars et autres GPS. Enfin, les fluviomaritimes font leur apparition sur le bassin.

Par ailleurs, l'aménagement contemporain a permis l'ouverture du marché de la croisière fluviale puisque la navigation est alors beaucoup moins soumise aux aléas météorologiques qui influent le niveau d'eau comme l'explique cet interlocuteur :

« je pense aussi que pour les bateaux passagers c'était quand même plus facile d'assurer un planning. Quand vous montez une croisière, les croisières sont quand même vendues bien en amont, si du jour au lendemain les passager arrivent et on dit « la croisière va se faire à quai, vous allez descendre en bus à Avignon » à mon avis, vous n'êtes pas très crédibles, donc l'aménagement du Rhône on a quand même pu assurer une certaine rotation des bateaux. »

Progressivement, les mariniers bénéficient d'une amélioration du système d'information avec notamment le système d'hydrologie Inforhône mis en œuvre par la CNR et qui offre sur un site Internet, des renseignements prévisionnels de débits localisés sur l'ensemble du fleuve navigable. C'est important pour connaître l'intensité du courant mais aussi le niveau pour les bateaux à fort tirant d'air comme les paquebots à passagers, les fluviomaritimes ou les convois transportant des conteneurs, ces embarcations ne disposant que d'une marge très étroite pour passer sous certains ponts de Lyon. Donc toute variation du niveau d'eau peut encore avoir une incidence sur la programmation d'un voyage. Aussi, au-delà d'un certain

débit, les bateaux ne peuvent-ils plus circuler mais cela n'arrive que très rarement grâce à la gestion du niveau d'eau par les barrages de la CNR. La situation s'est donc largement améliorée quand à la maîtrise de la hauteur d'eau sur le Rhône mais la vigilance reste de mise dès que le niveau monte.

La technicité des ingénieurs semble avoir eu raison des caprices du fleuve et il est désormais possible de développer le transport fluvial dans de bonnes conditions. Pourtant, si les avantages pour la profession sont appréciés de tous, il reste un goût d'amertume et de nostalgie. Tout progrès a son revers semble nous dire ce batelier :

« de l'autre côté on savait très bien que à partir du moment où ça allait être canalisé, que tout le monde allait arriver sur le Rhône. N'importe qui pourrait venir naviguer sur le Rhône donc on n'avait plus ce prestige, on avait perdu ce prestige qu'on était seul à avoir dans les mains, donc on savait que d'un côté ça allait être meilleur et on savait que de l'autre on allait perdre ce prestige, donc, moi, personnellement, dans ma tête, je suis moderne, donc je dis « oui c'est bien qu'on ait canalisé le Rhône » mais je regrette cette époque-là. Ah oui, ah oui, oui, du fond de mon cœur je le regrette. »

Notre homme a perdu un élément d'identification personnelle mais aussi une part de son environnement et de son imaginaire. L'âge d'or de la batellerie est derrière lui, et une nouvelle ère du transport fluvial a sans doute commencé avec le fleuve aménagé.

« Il n'y avait plus ce contact. C'était fini. Le Rhône restait le Rhône, mais c'était plus le même. Ça n'avait plus rien à voir. C'était devenu une autoroute. Imaginez-vous une jolie petite route de campagne dans les Pyrénées et puis l'autoroute du Sud, quoi, je veux dire, voilà. Moi personnellement je préfère la petite route de campagne dans les Pyrénées. Et bien là c'était pareil. »

Sur le plan de la navigation, certains passages délicats ont été court-circuités puisque des aménagements comprennent parfois de longs canaux de dérivation. Comme l'affirme un marinier, l'aménagement contemporain a largement banalisé le Rhône mais le courant reste un paramètre dont tous les capitaines se méfient :

« Bon le Rhône, c'est une douzaine de biefs. Des biefs, on va dire banals, bon après il y a du courant. Bon, après c'est plus long quand on remonte le fleuve. Quand il y a du courant, au lieu de passer une heure 45, deux heures, ben c'est deux heures et demie, mais ça va. »

Un des effets de la canalisation a été de concentrer le courant dans un chenal étroit, le rendant ainsi plus violent en période de fort débit.

Il reste tout de même des passages qui demandent une grande vigilance, des virages, des étranglements. C'est souvent dans ces endroits qu'un pont reste difficile à franchir.

« Ah, ben, en période crue avec des gros débits, moi, je pense les points noirs du Rhône déjà c'est les ponts de Givors : la passerelle de Chasse, le pont de la Méditerranée et puis le pont de Givors, ces trois-là. Les ponts de Vienne sont très durs aussi. Là, il n'y a rien de spécial, il n'y a pas de tournant, tout ça, c'est un étranglement. C'est très, très lourd à

monter. Un petit peu tous les endroits où il y a des ponts parce qu'automatiquement les ponts du Rhône, les anciens ponts ils ont des grandes piles avec des enrochements autour donc automatiquement ça fait, ça freine l'eau et ça fait un étranglement. »

Le Rhône, malgré ses aménagements, a gardé de très hauts débits, et dans ces conditions, des mouvements d'eau importants et gênants se forment autour des ponts quand le courant augmente en intensité : *« Ah oui, énormes, énormes. Vous prenez la passerelle de chasse, c'est vraiment, en période de crue, il a quand même une route à faire pour ne pas couper au court, tout ça. C'est vraiment un endroit délicat. »*

Le pont de la Voulte reste également très dangereux et a connu des accidents même après les aménagements de la CNR. Cela tient, selon un responsable des chantiers de Barriol, à des caractéristiques hydrauliques singulières du lieu et à la marche à suivre pour franchir ce passage qui ne va pas de soi si le marinier n'en n'a pas été informé auparavant :

« Et ben, je me suis fait expliquer que ce pont de la Voulte qui ne paraît pas dangereux, et ben il est très dangereux, tout simplement parce qu'il faut viser la pile de pont pour pouvoir passer. Parce qu'il y a un contre-courant, si on vise l'entre-deux, on se placarde sur la pile de pont. Alors par quel phénomène ? bon, il doit y avoir un flux qui est contraire et bien il faut viser la pile de pont, je ne sais plus combien il y en a de piles, quatre je crois, il faut viser la pile de pont de droite ou de gauche je ne sais plus pour pouvoir passer entre les deux. »

Un ancien marinier apporte quelques précisions supplémentaires qui montrent bien que l'endroit est vraiment particulier et demande une bonne dose d'expérience et de savoir-faire :

« ce pont à une particularité, c'est que le courant, dans un débit faible à moyen, est parfaitement perpendiculaire au pont, c'est-à-dire que vous avez un pont devant vous, vous avez une arche, vous visez tout droit, vous passez tout droit. Lorsque le débit augmente, les fonds du Rhône font que le courant évolue, se déplace. Et à ce moment-là, dans les débits à partir d'un certain niveau, le courant n'est plus en face du pont, mais il se déporte. Parce qu'il est monté à un autre étage on va dire, de cet étage il redescend et cela entraîne un mouvement latéral qui fait qu'au-delà d'une certaine limite, pour passer sous l'arche, quelque part il faut viser un pilier. Parce que vous arriverez en dérapage contrôlé à passer au milieu. Si vous ne l'avez pas fait, pas vécu, et si on ne vous l'a pas parfaitement expliqué en ayant eu deux ou trois fois le cas, vous ne pouvez pas le deviner. Ou si vous le devinez, c'est la première fois, au moment où vous vous en apercevez, vous êtes trop proche du pont et vous voyez que cela commence à mal partir, avec une faculté de récupération qui s'amenuise au fur et à mesure des mètres. Et... là, c'est des grands moments de doute si vous voulez, en disant « je suis mal, je suis mal, je suis mal » et puis vous voyez que vous avez malheureusement pas grand-chose à faire pour vous en sortir sinon d'aller frapper la pile. Et ça, ça peut arriver encore, et il y a eu des cas. »

En voici des exemples. En 1986, le Fleur du Rhône, le premier paquebot à passer étranger qui navigue sur le Rhône est la première victime du lieu. Lors de son cinquième voyage, l'armateur refuse l'aide du pilote qui avait accompagné le capitaine étranger lors des quatre premières croisières et ce dernier encore peu aguerrit aux particularités du Rhône a percuté une pile du pont. Et comme l'explique le directeur de chantier, il n'a pas été possible de sauver le bateau :

« Il a fallu le découper sur place. Navigation arrêtée pendant une semaine. Or, comble de malheur, après, je te dis pas, les implications qu'il y a là-dedans, CFT⁶ de l'époque avec un pousseur qui s'appelait le cygne bleu, ils m'ont aidé pour le tirer et c'est là qu'il s'est coupé en deux. (...) il ne fallait pas tirer parce qu'ils ont cassé le bateau en deux. Même la SNCF a été impliquée, le pont il est mal placé (Rires). Donc c'est une histoire qui est encore en cours qui peut encore durer quelques années encore. »

Le deuxième accident mémorable est plus récent mais l'on déplore une victime et la perte d'un bateau pourtant des plus sophistiqués :

« un pousseur qui s'appelait le redoutable et malheureusement, il y a eu un mort, heu ça, ça doit être dans les années heu, oh ce n'est pas si vieux que ça, 98, un truc comme ça, 98, 2000, il y a le convoi qui s'est pris la pile et alors là par contre, il y a pas eu de pollution parce que c'était double coque mais par contre le pousseur a coulé. Alors là, il a fallu faire venir vite une autre barque pour, parce qu'elle était placardée, elle était coincée contre le pont, alors je vous dis pas. C'était sur TF1 tous les jours, bonjour quoi. Pomper d'une barque à l'autre, pour pouvoir enlever ce danger au milieu, ce qui a été fait. Il ne se sont pas mal démerder, trois, quatre jours mais par contre après, le plus cher était au fond entre les deux piles. (...) ils ont réussi à le renflouer, ils ont mis le pousseur ici, je l'ai monté sur cale et on l'a ferrailé sur cale. »

Ce sont les deux accidents les plus graves qu'à connu le directeur du chantier qui entretient une bonne part des bateaux du Rhône depuis plus de 45 ans. Amené à diriger les réparations, les avaries les plus courantes qu'ils constate, résultent d'erreurs de navigation, quelques petites collisions liées à l'absence ou à une panne de radar ou surtout, à des phénomènes météorologiques comme le brouillard ou les crues. Ces dernières peuvent en effet être extrêmement brutales et rapides et méritent la plus grande méfiance :

« Parce que par temps de crue je ne vous dis pas, le Rhône, de 800 petites secondes on passe, on peut aller jusqu'à 15000. En 2003 on était à 15014, je ne vous dis pas les débits qu'il a. Donc là, il faut faire très attention, il ne faut pas tenter le diable, quoi. Donc je crois qu'ils arrêtent la navigation à partir de 6000m³ maintenant. 6 ou 7000 M³/s je crois qu'ils arrêtent. C'est souvent du à ça mais on peut considérer qu'avec tout le trafic qu'il y a, bon il n'y a pas des catastrophes... »

⁶ Compagnie Fluviale de Transport

Aujourd'hui tous les bateaux étrangers ont l'obligation d'accueillir à leur bord un pilote du Rhône pour remonter et descendre le fleuve. C'est notamment le cas pour les fluviomaritimes dont les commandants maîtrisent davantage la navigation marine et proviennent d'horizons souvent lointains. Un de ces pilotes insiste fortement sur la nécessité constante d'une extrême attention quand on voyage sur le Rhône. Etre sur le « *qui vive* » à tous les instants est la condition d'un voyage réussi. Le fort débit caractérise donc encore le Rhône contemporain. Au-delà du danger inhérent à cette singularité, le courant est un paramètre qui gêne toujours la remonte des bateaux. Certes, les embarcations se sont modernisées et sont aujourd'hui équipées de motorisation puissante et adaptée mais certains passages demeurent fastidieux quant il s'agit d'avancer contre le courant : « *Il y a des points qui sont très lourds. Vous prenez le défilé de Donzère entre Chateauneuf et puis le défilé de Bollène, le défilé de Donzère. Et là il n'y a rien de spécial, hormis que c'est très lourd. Nous le terme lourd, on dit quand c'est lourd à monter, quand l'eau, elle est lourde, on dit que c'est lourd.* »

La bateau avance donc beaucoup moins vite et la consommation de combustible monte avec le degré d'adversité du cours d'eau. La descente n'est pas nécessairement facilitée par la force du courant. Le passage des ponts, on l'a vu, est toujours redouté, et la réussite de leur franchissement dépend grandement de l'expérience du marinier. Les périodes de crues sont problématiques à la fois pour les gestionnaires de barrage qui doivent évacuer le maximum de débits, « *on dit que les barrages tirent énormément, donc ils ouvrent au maximum les barrages* ». Cette procédure peut créer, en période de Plus Hautes Eaux navigables (PHEN), des différences de niveaux très importantes entre l'amont et l'aval d'une écluse. Ce phénomène est potentiellement ne favorise pas la navigation et représente un danger potentiel pour les bateaux qui risquent de toucher le fonds. Un marinier explique précisément ce qui se passe, notamment à l'aval de l'écluse de Logisneuf où le problème se pose parfois :

« *Ici, à l'amont de Pierre-Bénite, avec des gros débits l'eau peut être plus basse de un mètre, un mètre cinquante. Tellement pour évacuer l'eau et donc automatiquement ça fait des pentes plus importantes dans les biefs entre deux écluses. Et donc à l'aval de Logisneuf, il n'y a pas beaucoup de profondeur. Les bateaux qui sont entre trois mètres et trois mètres trente. Trois mètre trente ça devient déjà vraiment la limite du mouillage. Le mouillage c'est le niveau d'eau entre le fond de la rivière et la surface. Et donc automatiquement vous passez avec un bateau qui passe à raz du fonds, l'eau elle ne s'évacue pas en dessus, elle s'évacue sur les côtés mais un bateau, il faut qu'il y ait de l'eau pour qu'il avance. Il ne s'agit pas, un bateau ça déplace une masse d'eau énorme, donc si il n'y a pas d'eau qui s'évacue, le bateau il sera plongé. On dit qu'il va chercher le fonds un petit peu. Donc on peut toucher. Et donc, là, il y a un très fort débit et pas beaucoup de profondeur, donc pour nous, c'est un endroit assez... »*

Par ailleurs, même si le Rhône est beaucoup plus rectiligne qu'autrefois, certains secteurs sont toujours particulièrement sinueux à l'exemple de Condrieu dont la traversée a été pourtant largement modifiée et simplifiée :

« La vallée du Rhône, on voit bien sur la carte de France, c'est pas une ligne droite, et donc c'est des tournants un petit peu serrés. Vous prenez des esses comme à l'aval de Vaugris, donc sur Condrieu, tout ça, donc on n'arrête pas de, on fait trois tournants sur l'espace de un kilomètre et demi, pratiquement. Donc avec les bateaux dans les tournants, dans les courbes, on se déporte. Automatiquement le courant en présence d'un tournant qui tourne sur la gauche, le bateau lui, le courant le déporte dans la grande on appelle ça, dans la courbe, c'est un peu le même principe qu'une force centrifuge on va dire. »

Le phénomène est ressenti avec d'autant plus de force sur les bateaux les plus longs qui, bien que précis, sont soumis à une importante inertie. Le pilote doit ainsi anticiper les effets du courant pour orienter à bon escient la pointe du bateau.

Le vent est également un élément très perturbateur pour la navigation. Le Rhône est en effet un axe de circulation du mistral et de la tramontane qui peuvent s'avérer parfois très violents. Tout marinier sait qu'il faut corriger l'orientation du bateau en fonction de ce paramètre. Par ailleurs plus le bateau offre de prise au vent plus il sujet à des modifications de trajectoires brusques et difficilement prévisibles. De ce point de vue, le Rhône contemporain exposerait, selon l'un de nos interlocuteurs, davantage les embarcations à ce danger qu'autrefois :

« Et on peut même dire qu'il est devenu vraiment l'ennemi principal depuis qu'il y a la canalisation, parce qu'il faut savoir que le Rhône avant était beaucoup plus bas, vous comprenez ça ? Maintenant on a remonté le Rhône entre 12 et 20 mètres donc on est au-dessus des protections qu'il y avait avant. Avant on était toujours quelque part protégé un peu par des arbres, on arrivait bon, il y avait le mistral mais on arrivait quand même à... Maintenant non, on est au-dessus et quand il y a le mistral vous le prenez. S'il y a 100 à l'heure, c'est 100 à l'heure que vous le prenez, il y a pas moyen de se planquer. Donc maintenant il est devenu bien pire qu'avant, l'ennemi du navigateur. Avant il y avait le courant, les écueils et le vent, maintenant c'est le vent et le courant, parce que les écueils ont disparu quasiment. »

Le vent est également un élément perturbant quand il s'agit d'engager le bateau dans une écluse et ceci plus particulièrement pour les grandes unités qui ne disposent que de très peu de marge dans les ouvrages. Ainsi, dans une écluse de douze mètres de large, un bateau de 11,40 mètres ne dispose que de 30 centimètres de chaque côté. Dans ces conditions les écluses de Boug-lès-Valence ou de Vallabrègues qui se présentent en travers du mistral peuvent être particulièrement délicates à aborder les jours très venteux.

Le système éclusé permet une meilleure gestion des débits mais ne présentent pas que des avantages. Par courant faible, elles font gagner du temps à la remonte : *« Maintenant on remonte quasiment en 48 heures, à l'époque pour remonter à Lyon, il fallait des fois une semaine. »*, mais la descente est ponctuée d'une série de pauses qui allonge d'autant le voyage : *« Alors pour vous donner une idée, maintenant, quand on part de Lyon pour aller à*

Fos-sur-Mer, si on naviguait bien entendu du jour au jour, on est bien d'accord, il vous faut deux jours pour descendre. À l'époque, on démarrait de Lyon, le soir on était à Fos. Le soir à 21 heures, on mettait la barre à Fos. »

Par ailleurs, la modernisation des écluses avec un système de téléconduite centralisé à Chateauneuf est parfois critiqué par les mariniers. Ces derniers dénoncent le manque d'agents éclusiers. L'automatisation entraînerait une absence de personnes disponibles pour faciliter le passage des bateaux :

« Mais bon, le souci qu'il y a, c'est que le gars quand il s'occupe d'une écluse, il a du mal à s'occuper de l'autre. Faut être honnête, c'est humain. Et puis... quand il y avait des agents aux écluses, quand vous étiez dans le bief, entre les deux écluses, l'agent savait s'il y avait un bateau qui allait arriver. Alors que là le gars, comme il doit s'occuper de droite à gauche, il se rappelle plus. Le bateau s'il est montant ou s'il est à avalant, bon il y en a qui s'en rappellent, mais il y en a d'autres qui s'en rappellent plus, et cela crée des zizanies un peu... Maintenant aussi, le désavantage c'est que maintenant pour la sécurité c'est bourré de petites cellules, de petits ceci, et dès qu'il y a une petite cellule qui bloque l'écluse est bloquée... »

En cas d'incident, un agent est averti, mais l'attente peut être longue et constitue une nouvelle contrainte. Autre fois, le contact direct avec l'éclusier permettait de résoudre ensemble les problèmes. Un marinier s'interroge sur les conséquences d'un tel système si un matelot tombe à l'eau dans l'écluse. Par ailleurs, l'entrée dans les ouvrages entraîne parfois des conflits entre usagers. Les bateliers accusent les « plaisances », vedettes, voiliers ou paquebots à passagers de ne pas toujours respecter les règles de courtoisie : *« Ou même avec les plaisances, les plaisances ils rentrent au feu, au rouge. Qu'avant, quand ils rentraient dans l'écluse avec le feu rouge, l'éclusier allait le voir et le faisait ressortir de l'écluse. »*

Des mariniers pourraient avoir des stratégies pour gagner du temps au passage des écluses en annonçant leur bateau à l'avance pour devancer les confrères. Un de nos interlocuteurs dénonce cette attitude et souhaiterait la mise œuvre de règles permettant une meilleure régulation du trafic : *« il y a des collègues justement, ils ne veulent pas attendre, aux écluses. Et le gros problème c'est qu'ils annoncent à 20 minutes et ils arrivent 40 minutes après. (...) Et nous on voudrait que ce soit l'éclusier qui commande. Cela veut dire que si le bateau n'est pas là quand il s'est annoncé, il referme les portes pour re-préparer pour l'autre. »*

L'augmentation du nombre d'unités pour le tourisme constitue un sujet d'inquiétude et certains bateliers pensent qu'il est temps de doubler les écluses pour limiter l'attente qu'elles occasionnent.

Le Rhône contemporain offre ainsi de nouvelles conditions de navigation pour le transport fluvial, mais l'on constate à travers les discours, qu'il n'est pas exempt de critiques. Il reste toutefois un objet de passion professionnelle pour les mariniers, le fleuve sur lequel ils éprouvent encore au long de leurs voyages, le plaisir de naviguer, de piloter et d'apprécier des paysages certes davantage anthropisés mais toujours attractifs.

IV : Apprentissage

Le métier de marinier requiert un savoir-faire, une connaissance des bateaux, de la navigation et des cours d'eau qui exige une forte expérience. L'apprentissage constitue ainsi un aspect essentiel de la profession.

La question de l'éducation des enfants reste pour les mariniers, une véritable préoccupation. Le temps de la prime enfance est marqué pour les parents, par le souci quotidien de la sécurité à bord. Plusieurs personnes, parmi nos informateurs, évoquent leur chute du bateau. Un moment d'inattention, la défection d'une chaîne de protection, une planche mal ajustée sur la passerelle d'accès au bateau suffisent pour occasionner un incident resté dans la majorité des cas, sans gravité. Aussi, au regard de leur propre expérience, le risque de chute d'un enfant en bas âge est une véritable hantise, ceci d'autant plus que les embarcations ne sont en rien pensées pour eux. Dans cette perspective, certains bateliers installaient autrefois une petite cage sur le pont comme espace de jeux pour les enfants. Ils délimitaient une surface sécurisée leur octroyant ainsi la possibilité d'accomplir l'ensemble de leurs tâches en toute confiance. Aujourd'hui, sans cette précaution, la surveillance est permanente comme l'explique cette marinière :

« Elle a 4 ans, donc elle sait qu'elle n'a pas le droit de sortir si elle n'a pas son gilet de sauvetage. Elle n'a pas le droit de sortir dehors si elle me voit pas. Donc ça va, je lui ai fait entendre que dans le logement, la timonerie que ça correspond, il y a l'escalier donc une fois que je suis dehors, que je suis occupée, elle le sais. Mais elle sait qu'elle n'a pas le droit de sortir. Je pense aussi, qu'il y a des enfants qui sont plus durs que d'autres. Moi, j'ai des collègues, ils les enferment à clé, ils ne peuvent pas leur faire confiance mais après il y a des enfants qui vont être plus faciles, qui vont mieux comprendre. »

Le papa explique cependant que sur un grand bateau, il a beaucoup plus d'espace que sur un Freycinet. Le passage pour faire le tour de la cabine de pilotage est moins exigü, et des rambardes de protection existent : *« La petite, elle a 4 ans, c'est la moitié de sa taille pratiquement. Donc il faut vraiment se pencher fort pour heu, pour un petit enfant et puis bon, c'est bien large. »* Sur un Freycinet le passage n'est large que de 40 cm alors que sur le bateau de 110 mètres il mesure presque un mètre : *« Je veux dire, elle peut faire tout le tour de la partie cabine sans avoir une grand risque si elle ne se penche pas. »*

Malgré ces arguments rassurants, pour la mère de famille, la préoccupation est permanente. Quoiqu'elle fasse dans le bateau, elle éprouve le besoin de savoir où se trouve son enfant et si elle ne court pas un danger : *« Ah, c'est constant, moi, quand je suis dehors, si je ne la vois pas, je viens vite voir vers la porte si elle y est. »* L'apprentissage de la natation est une priorité et l'on profite des bords de rivières, des plages disponibles pour stimuler l'enfant dès que la météorologie le permet.

Ainsi, l'enfant, durant ses premières années de vie à bord, apprend-t-il à évoluer dans cet univers particulier que représente le bateau familial. Il assimile progressivement les règles de sécurité tout en observant le travail de ses parents.

Les plus anciens marinières que nous rencontrons ont appris leur métier à bord du bateau familial avec leurs parents, l'obtention du certificat d'étude à l'âge de 14 ans marquant la fin des études et l'entrée officielle dans le monde professionnel. Cependant pour la plupart d'entre eux l'initiation commence bien avant, dès le plus jeune âge, vivant à bord ils apprennent au quotidien et commence à prendre la barre très tôt dans leur existence. La génération suivante a la possibilité d'acquérir une formation dans une école spécialisée qui délivre un CAP. Plusieurs de nos interlocuteurs ont suivi les cours au Centre de formation d'apprentis de la navigation intérieure de Trembley sur Mauldre dans le département des Yvelines. L'établissement dispense des cours d'enseignement général, de technologie professionnelle et de travaux pratiques. Le programme comprend la mécanique, l'électricité, les techniques de la batellerie, le matelotage, le code fluvial. Bien que la dimension pratique soit incluse dans le cursus, l'essentiel a été appris « sur le tas » à bord du bateau familial. La plupart des marinières ont suivi leur apprentissage en famille, les parents sont les instructeurs principaux et ceci dès le plus jeune âge. Cette dimension de l'apprentissage est largement valorisée dans le discours, les acquisitions scolaires restent en retrait, presque anecdotiques : « *Ben avec mon père, j'étais apprenti. Bon, déjà quand on est dans ce métier-là de père en fils, ça vient déjà naturellement. Bon, j'étais à l'école, pour avoir les examens, les permis de conduire, tout ça, les attestations, mais bon. C'est pas à l'école que j'ai appris à conduire un bateau.* »

Il y aurait une forme d'incorporation des savoir-faire du métier qui renvoie à l'idée de transmission génétique : on a cela dans le sang, expression maintes fois rapportée dans les entretiens. Ce témoignage confirme cette idée : « *Bien sûr, on a besoin d'une formation et le père est là pour la donner, mais on a déjà quelque chose à l'intérieur de nous quoi. Donc le reste après ça va de soi.* » Le jeune marinier disposerait ainsi de prédispositions cultivées et enrichies au cours des premières années passées à bord du bateau et qui faciliterait l'acquisition des connaissances nécessaires à la navigation.

Le père se charge de la formation des enfants, il montre comment amarrer le bateau, tenir la barre, réparer une avarie ou réaliser une manipulation qui relève de l'entretien courant. Mais au-delà de l'apprentissage formalisé, une part importante de l'enseignement réside dans la pratique par imitation des faits et gestes parentaux. La plupart des enfants de marinières passent leur vie à bord jusqu'à sept ans avant de rejoindre une pension pour faire leurs études. De 7 à 14 ans, ils rejoignent leurs parents pendant les vacances et apprennent l'essentiel du métier à ce moment-là. Cependant, ils ont déjà acquis les rudiments de la navigation dans leur première période de vie à bord. L'important ensuite est de multiplier les occasions de piloter le bateau, d'accumuler les heures de navigations, d'éprouver les différentes configurations du fleuve en fonction de la météorologie, de la hauteur d'eau, du

courant. L'essence de la pratique repose dans la navigation. Un marinier explique une des caractéristiques singulières de cette dernière :

« il y a beaucoup de gens, bon, ça a l'air d'être facile. Mais ce qu'ils ne se rendent pas compte, un bateau c'est quelque chose de mobile, un élément mobile. Un camion, vous l'arrêtez, il ne bouge plus. Un bateau, vous l'arrêtez au milieu de l'eau, il va bouger. S'il y a du courant, ben, il va partir avec le courant. S'il y a du vent, c'est le vent qui va le pousser. Donc, c'est ça que les gens ne veulent pas se rendre compte. Et il y a des forts courants comme sur la Saône ou le Rhône, les bateaux se déportent énormément. »

Pour un de nos informateurs cette préparation initiale réduit l'examen du permis de navigation à l'état d'une simple formalité :

« j'ai souvenir qu'à 16 ans, puisque c'est l'âge minimum requis pour passer son permis, le lendemain de mes 16 ans, si mes souvenirs sont bons, je passais mon permis. La veille ! La veille ! Pas le lendemain, maintenant ça me revient, c'est la veille de mes 16 ans et j'ai ce souvenir parce que l'ingénieur qui m'avait fait passer mon permis à l'époque il m'a dit « il sera bon que demain. » je m'en rappelle de ça ! La veille de mes 16 ans. »

Cette précocité est d'autant plus remarquable, que selon notre témoin, les exigences sont élevées et le candidat est soumis à une série de tests qui requièrent un très bon niveau de qualification :

« A l'époque c'était assez sérieux. Il prenait le bateau dans l'écluse de Bougival. On sortait de l'écluse. Alors à Bougival il y avait à l'époque il y avait une île, donc ça faisait un bras assez long. On remontait, on sortait du bras, une fois qu'on sortait du bras on nous donnait à virer. Une fois qu'on descendait on faisait une manœuvre à l'ancre, un virage sur l'ancre. Une fois qu'on avait fini le virage sur l'ancre il fallait remonter l'ancre parce qu'à l'époque il n'y avait pas les moteurs.(...) Voilà, mouiller à l'ancre pour montrer si on était capable de comprendre comment il fallait mouiller à l'ancre. On remontait l'ancre, on repartait sur l'écluse. (...) Alors là, bien sûr, à cette époque-là, maintenant ils font les choses séparées comme pour les voitures : le code et la conduite, et à l'époque on faisait tout en même temps. Il nous interrogeait en même temps. On descendait. On a viré devant l'écluse, on est reparti cap à l'amont et il fallait rentrer dans l'écluse en marche arrière pour voir si on maîtrisait aussi la marche arrière. Donc voilà. Donc c'était très sérieux, bien sûr toujours avec un professionnel à côté à savoir le père qui restait malgré, tout vis-à-vis du fonctionnaire, qui restait quand même l'expert. »

Le marinier en question reste sur le bateau de ses parents de sa naissance jusqu'à l'âge de 7 ans puis sa mère ouvrant un commerce à terre, il l'accompagne et suit régulièrement l'école jusqu'à 14 ans. Il est partagé sur cette période de sa vie car il n'a pas navigué. En même temps il reconnaît que cela lui a permis d'obtenir le certificat d'étude qui lui a apporté un niveau de connaissance générale indispensable pour être inséré dans la société.

« Alors bon moi j'ai sauté cette période, mais je me suis très vite rattrapé. Ça n'a pas été un gros problème. En un an et demi j'ai passé mon permis donc... Mais mon père était quelqu'un qui savait faire confiance et ça c'était important. »

C'est donc à partir de 14 ans et demi qu'il conduit le bateau avec son père comme matelot. Il lui passe souvent la barre, ce qui lui permet d'apprendre, de se « faire la main » et d'acquérir l'expérience nécessaire pour devenir un professionnel à son tour.

Un homme fait remarquer que ce métier, « *on baigne dedans* », autrement dit, une part de l'apprentissage se fait de manière inconsciente. Le bateau étant à la fois un lieu de travail et de vie familial, une entreprise et une habitation, l'enfant enregistre nombre de gestes qui appartiennent indifféremment aux deux registres. Si l'amarrage du bateau est bien un geste technique professionnel, il s'agit également de fixer pour un temps le lieu d'habitation. Le bateau constitue l'espace de vie familial et le savoir-faire associé à cet espace est ainsi incorporé progressivement par l'enfant de marinier. Se mouvoir dans le bateau, respecter certaines règles de sécurité, nettoyer ou peindre font partie du quotidien dont la frontière entre espace professionnel et espace privé reste très floue.

Toutefois, des pratiques relèvent explicitement du domaine professionnel et nécessitent pour être apprises une volonté consciente et un encadrement des parents. Prendre la barre se fait ainsi avec l'autorisation des adultes et sous leur surveillance. Des pratiques techniques sont encadrées et parfois provoquées par l'adulte qui veut transmettre des connaissances, d'autres manoeuvres sont simplement exécutées sous le regard bienveillant et prévenant du chef de bord :

« Après on apprend à faire les vidanges du moteur. Notre père nous emmène dans la salle des machines et nous dit : « Tiens, tu commences à faire ça, tu nettoies un petit peu le carter de ça... » Ceci tout doucement, après pour l'amarrage on va dire que c'est presque inné. On l'apprend rapidement, parce qu'on les voit faire, on sait comment... on nous explique qu'il ne faut pas mettre les mains trop près des bollards pour pas que les mains s'accrochent dedans... »

L'apprentissage des techniques les plus élaborées comme celles qui concernent la mécanique, ou l'entretien du moteur suivent un mouvement progressif du plus simple au plus compliqué. Le nettoyage des pièces permet d'en apprendre le nom, de les situer et de connaître leur fonction. Mais reste le pilotage du bateau dont l'apprentissage demande du temps et de l'expérience. Par exemple, aborder une écluse n'est pas chose facile. Il faut savoir étaler, c'est-à-dire, quand il s'agit d'un Freycinet, de stopper le bateau à l'approche de l'écluse sans percuter les portes, le laisser avancer tout en le freinant, maîtriser la vitesse afin qu'il soit bien positionné pour l'éclusier. Une bonne coordination entre le capitaine qui conduit et le matelot qui joue des amarres. Par ailleurs, piloter est tout un art qui s'apprend à force d'expérience. Et pour cela il faut avoir l'opportunité de s'exercer :

« Et puis la conduite, on va dire, heureusement pour nous c'est notre mère qui nous fait conduire. Parce que mon père, c'est un peu pareil, il avait du mal à laisser son bateau à

quelqu'un sans expérience. Donc nous on a appris à conduire les bateaux grâce à notre mère parce que c'est elle qui nous a laissé faire. Elle nous faisait confiance, quoi. »

Dans cet exemple, comme la famille possède deux bateaux, l'alternance de l'un à l'autre permet de naviguer régulièrement. Ensuite des opportunités se présentent pour conforter ses connaissances et acquérir de l'expérience :

« Donc on alternait : un coup c'était mon frère qui allait avec mon père et moi avec ma mère, et puis donc... elle nous laissait... Et puis après... quand mon frère - qui est éclusier maintenant - a été en âge de prendre le bateau, j'ai été matelot avec lui. Donc après, c'est pareil, on se perfectionne parce qu'on apprend à conduire, et puis j'ai eu la chance aussi d'aller matelot chez un monsieur qui avait perdu sa femme, qui était presque en âge de la retraite, et lui sa passion c'était la cuisine. Donc il me laissait la barre du matin au soir, donc j'étais heureux quoi ! Voilà. Donc après... disons que les bases, de toute façon, je les ai acquises depuis longtemps quoi ! »

Enfant, il reste tout le temps à bord avec ses parents jusqu'à 6 ans. Puis il les quitte brutalement, c'est ainsi qu'il le ressent, pour rejoindre un internat à Dombasle-sur-Meurthe près de Nancy ; internat qui accueille beaucoup d'enfants de mariniers.

« Nous à 6 ans on avait la coupure... On est avec les parents sans arrêt, 24 sur 24, et on a la coupure, là c'est là le plus dur. Après, bon on s'y habitue, après moi j'ai... Mon internat moi je... j'ai rien à dire, j'ai passé des belles années en internat. On avait beaucoup de sorties, beaucoup d'activités donc cela allait. Mais le plus dur c'est les premières fois. Les premières fois, je vois mon frère... Le plus jeune, il fallait des moniteurs pour venir l'arracher à sa mère parce que... C'était des hurlements quoi, donc... C'est là, un peu plus dur quoi. »

L'épouse de notre interlocuteur a vécu une histoire comparable. Elle rentre dans un internat à l'âge de 9 ans. Sa sœur aînée l'avait précédé dans une pension et « *cela ne s'était pas trop bien passé* ». Aussi, les parents décident-ils de trouver une solution pour sa seconde année d'école. Le père négocie un contrat de transport de charbon, ce qui rend possible un retour quotidien dans un pied-à-terre : « *Et donc on était dans une caravane, il avait loué un terrain et on vivait dans une caravane, et mon père rentrait tous les soirs, que nous on puisse aller... à l'école et rentrer tous les soirs chez nous.* »

Rester en famille exige donc de sacrifier une part de confort. Plus tard le contrat s'arrête et le père reprend son itinérance l'obligeant à laisser de nouveau son enfant à l'internat :

« Ils sont repartis en grand voyage, et donc à 9 ans, bon... ça se passe bien. Et donc pareil, jusqu'à 14 ans j'ai été en classe, et là il a acheté un deuxième bateau aussi et voilà... il m'a demandé « Est-ce que tu veux continuer ou est-ce que tu veux venir nous aider à travailler avec nous ? ». Donc j'ai choisi de travailler avec lui, en continuant de faire des cours par correspondance. »

Elle prend des cours de secrétariat et espère obtenir un CAP dans cette spécialité mais la rencontre avec son futur mari l'incline à rester dans le milieu de la batellerie : « *Eh ben... on faisait le même type de contrat. Mes parents faisaient des contrats de sable, lui il avait déjà*

son bateau et il faisait aussi un contrat de sable. Et donc voilà, on se côtoyait régulièrement. »

Un autre marinier évoque les relations avec sa fille qui reste à terre. Le bien-être de cette dernière dépend de la bonne volonté de tierces personnes membres de la famille :

« On ne se voyait pas souvent. Ceux qui étaient toujours dans la même région comme mes beaux-parents eux ils se voyaient souvent parce qu'ils restaient toujours cantonnés dans le même coin. Mais moi on est parti loin. En plus comme ma fille était à l'école à côté de Nancy, dans une école batelière, heureusement que j'avais mes beaux-parents qui étaient partis en retraite, qui pouvaient la sortir le week-end, autrement elle serait pas sortie pendant 15 jours, 3 semaines, des fois 1 mois, on ne la voyait pas. »

La séparation est toujours douloureuse et les conditions de vie à l'école ne sont pas des meilleures :

« Dur pour nous et puis dur pour la fille, je vois, elle ne s'y plaisait pas. Quand il fallait qu'elle rentre à l'école c'était la croix et la bannière, elle pleurait, elle nous faisait les 400 coups pour ça c'est dur. Surtout nous, à mon époque avec mon épouse, on n'était pas bien nourri et puis c'était sévère comme à l'armée. Cela s'est amélioré après mais au début, après la guerre, ce n'était pas marrant. »

Pour un autre marinier encore, le bien-être sur le bateau lié à la vie de famille est mis en question au moment de la scolarisation des enfants : *« Alors après des qu'il arrive un enfant, alors là, de suite, c'est un peu le problème parce qu'il n'y a pas 36 solutions il faut le mettre en pension donc il faut se séparer de son enfant. Alors ça c'est traumatisant pour les parents et c'est traumatisant pour l'enfant. »*

L'école étant obligatoire à partir de l'âge de six ans, dès que l'enfant atteint cette limite il s'agit pour les parents de prendre une décision. Dans le milieu de la batellerie, la voie la plus courante est celle de l'inscription dans une pension mais parfois, des solutions alternatives se présentent comme dans le témoignage suivant :

« Alors on l'a mis... alors nous on n'a pas voulu à six ans le mettre en pension on la mit donc que chez des gardiens et la première qu'il a eue, ça a été une dame à Lyon, voilà. C'étaient des gendarmes, ils avaient que trois filles, ils avaient trois filles plutôt. On l'a laissé deux ans mais je pense qu'il a passé une période... il a pas été maltraité, loin de là, mais je pense que le fait qu'il y avait trois filles, ça l'a un petit peu perturbé le gamin. Ça l'a un peu perturbé donc on l'a enlevé de là et après on l'a mis dans une pension là tout près, à Tarascon, là, c'est un collège privé, il était très bien. »

Le collège est fréquenté par des enfants de forains, de quelques mariniers et de familles dans lesquelles les deux parents travaillent. C'est un établissement privé qui a semble-t-il donné satisfaction à notre interlocuteur :

« Le petit Castelet. Très bien. Alors à l'époque quand mon fils est rentré il y avait encore quelques sœurs. Toute l'éducation c'était des privés mais il y avait encore quelques sœurs qui s'occupaient de l'entretien, de la cantine, de tout ça. Une très bonne ambiance, un peu stricte mais c'était pas mal. »

Le garçon passe quelques années de scolarité dans cette pension avant d'en rejoindre une autre située à Beaucaire où il trouvera un accueil un peu différent :

« Là c'était plus caserne mais bien aussi. Sincèrement mon fils n'a jamais été un violent à l'école, donc il est allé jusqu'en troisième, il a passé son BEP mais bon voilà, ça n'a jamais été un gros travailleur. »

La famille se reconstitue parfois le week-end mais cela n'est pas toujours possible et la séparation est vécue douloureusement:

« Alors ça c'est le gros problème. Alors quand vous avez de la famille ou des amis tout près, vous pouvez vous arranger avec eux. Quand vous avez personne et bien le gamin, le week-end, il reste à la pension. Alors c'est sûr que les enfants des fois... mon fils, lui, il en a souffert. C'est pas tous les enfants qui en souffrent mais lui en a souffert. »

Cette souffrance est partagée avec les parents et notre marinier n'est alors pas disposé à sacrifier la vie de famille pour sa vie professionnelle, qui pourtant constitue pour lui, une véritable passion : *« Alors moi ça m'a pas plu, c'est d'ailleurs pour ça qu'à la fin j'ai craqué et que j'ai débarqué. »*

Le moment de séparation à l'intérieur du cercle familial est vécu comme une déchirure (Vogeleisen, 1997 – 43). Certains de nos interlocuteurs racontent leur souffrance et quelques-uns décident de changer d'orientation professionnelle pour éviter ce mode de vie trop contraignant à leurs yeux, cherchant un travail sédentaire afin d'assurer la permanence et l'intégrité du noyau familial. Les écoles de mariniers ne sont pas nombreuses et éloignées du bassin rhodanien. D'une manière générale, la profession étant mobile par définition, l'éloignement temporaire de l'établissement scolaire est, de fait, inévitable. Ainsi, compte-on les institutions de Nancy, Saint-Mamet, Conflans-Sainte-Honorine, Douai. Si la séparation est si difficile à accepter, c'est aussi parce qu'elle est longue. La famille se reforme en général seulement au moment des vacances d'été. Parfois, exceptionnellement, quand un voyage amène les parents à proximité de l'internat, ils peuvent retrouver les enfants le temps d'un week-end avant de subir une nouvelle séparation. Les moyens de locomotion sont beaucoup plus rares et moins rapides qu'aujourd'hui. Les enfants de mariniers sont donc maintenus éloignés de leur famille, mais ils partagent cet inconvénient ensemble puisqu'ils proviennent de tous les bassins navigables de France et aussi de Belgique. Aujourd'hui, la voiture embarquée sur le bateau permet de retrouver plus souvent les enfants le week-end. Certains couples n'hésitent pas à se rendre à plus de 300 km de distance pour partager le temps des loisirs en famille : un indicateur que la séparation est douloureuse et reste très problématique pour les mariniers.

Au regard de ces exemples, l'on peut conclure que deux modèles de vie se présentent aux marinières. Dans le premier, l'épouse débarque, ne navigue pas avec le mari et vit avec les enfants qui peuvent se rendre à l'école. Dans ce cas, le mari voyage avec un équipage et partage peu de temps avec sa famille. En revanche, si, selon le second modèle, le couple reste uni sur le bateau, les enfants suivent leur scolarité en pension. *« C'est le sort de beaucoup d'enfants de marinières, c'est le pensionnat parce que le bateau part et il revient quand il revient. Donc j'étais en pension à Lyon jusqu'à l'âge de 18 ans »* ajoute un homme avec regret. Une période au cours de laquelle, il retrouve ainsi ses parents pendant les vacances scolaires.

V : Le Fret

De retour de voyage, le bateau vidé de son chargement, le marinier se rend à la bourse d'affrètement. Un document atteste de l'heure d'arrivée et autorise le batelier à entrer dans le système de tour de rôle.

« Aussitôt déchargé on avait un bulletin comme quoi il y avait notifié dessus le jour et l'heure du déchargement ensuite avec ce bulletin on allait à la bourse et on se mettait en tour, chacun notre tour. (...) On avait des bons d'affrètement. Les voyages étaient affichés au bureau d'affrètement comme ici à Lyon. Les jours de bourse, ils affichaient les voyages et les bateaux suivant la date où ils étaient vides, ils devaient faire un tour. Celui qui avait une grande date, il était dans les premiers, ensuite il appelait les bateaux puis le marinier choisissait son voyage. »

Un autre marinier précise : *« Qu'avant, au bureau d'affrètement, on inscrivait le transport sur un tableau, et il y avait une liste, on appelait ça « un bureau de tour ». Mettons s'il y avait une péniche qui était vide à 10 heures et une autre à 11 heures, c'était la péniche qui était vide à 10 heures qui était appelée. »*

Une explication supplémentaire nous est donné ici :

« C'est l'arrêt de taxi à l'envers. C'est-à-dire que le batelier venait se mettre en tour de rôle, ce que l'on appelait le tour de rôle, de la même manière qu'un taxi qui est libre vient prendre sa queue. Sauf que le taxi il prend le premier client qui arrive, alors que le batelier n'était pas obligé de prendre le premier transport qui arrivait, il avait le loisir de passer. Donc, les séances de bourse se déroulaient de la manière suivante, à Lyon il y en avait trois par semaine à l'époque. Elles se déroulaient avec une liste de disponibilités bateau par ordre chronologique, donc le plus ancien en haut, bien entendu. En face, un tableau avec un certain nombre d'offres de transport, le courtier de fret, le port de chargement, le port de déchargement, la marchandise, à partir de quelle date, le prix et tout, et tout. Et l'appel se faisait dans l'ordre chronologique du bateau, donc premier « Vous prenez quelque chose ? », « Non, je n'en veux pas ». Bon, le deuxième disait « Oui, celui-là où il y a le numéro 2, c'est pour moi » et voilà. »

Le contrat de transport est ensuite signé entre les parties, le courtier pour le compte du client et le transporteur pour son propre compte. En fonction du marché économique et des destinations, l'attente d'un voyage peut être très longue : *« Des fois, oui puis après le boulot ne marchait plus bien. Celui qui n'allait pas à l'exportation, des fois, il attendait un mois avant d'avoir un autre transport. »*

Le marinier peut refuser une proposition de transport pour diverses raisons. Le prix du chargement, les conditions de navigation ou le lieu de livraison sont autant de paramètres

pris en considération par le marinier pour effectuer ses choix. Chacun peut avoir des destinations privilégiées comme cet interlocuteur qui, contraint par la conjoncture, doit se plier aux exigences économiques du moment : *« L'idéal c'était de rester travailler en France mais par la force des choses il fallait aller à l'exportation. »*

Sa préférence pour la France est argumentée :

« Parce que la France, les transports étaient mieux payés et puis on restait en France. Dès l'instant où vous passiez une frontière à l'époque, quand j'y allais il y avait les frontières, chaque pays avait sa frontière. Il fallait s'arrêter, passer les douanes, c'était assez compliqué. On y allait par obligation pour pouvoir gagner mieux notre vie. Moi je sais bien que mon épouse au début elle ne connaissait pas. Ses parents ne faisaient pas à l'exportation. Au début elle disait « c'est bien c'est bien » et puis au bout d'un moment elle disait « oh » quand on est arrivé sur le Rhin, encore ça allait mais quand il fallait monter dans les canaux en Allemagne ou sur le Maine elle n'aimait pas. J'ai été jusqu'à Hambourg avec le bateau, j'étais parti longtemps quoi. »

Parfois la préférence pour une destination est en lien avec le lieu de résidence de membres de la famille, la possibilité de s'approcher du pensionnat des enfants ou en prévision d'un événement festif, d'une réunion familiale ou pour rendre visite à des personnes appartenant au réseau de connaissance.

La bourse d'affrètement permet la distribution égalitaire des voyages en fonction de l'ordre d'arrivée des bateaux. Elle répartie le travail à l'ensemble des mariniers sur le réseau et évite ainsi un système de concurrence commerciale entre les différents artisans. De fait elle renforce un esprit de solidarité, les règles étant simples et identiques pour tous les protagonistes.

« C'est-à-dire que le tour de rôle, ça nous permettait de se retrouver, les mariniers, à la bourse. Il y avait une meilleure entente je pense, que maintenant ils deviennent vraiment individualistes les mariniers. Chacun pour soi. Puis, là on avait une stabilité dans les frets quand même. Parce que, les frets dans la France étaient fixés par le gouvernement. On avait des frets fixes. »

Seules certaines destinations échappent au système et permettent de négocier mais aucun propos recueilli ne fait écho de conflits importants : *« Pour l'exploitation, il fallait discuter hein. Il fallait discuter, c'était affiché mais suivant la demande on pouvait avoir un petit supplément quoi. »*

La bourse a aussi une valeur sociale de première importance au sein de la corporation des mariniers puisque c'est le lieu et le moment où l'on se rencontre, l'occasion d'échanger des nouvelles, de discuter du métier, des bateaux, des marchandises, des difficultés et conditions de navigation. C'est le lieu des retrouvailles, le point de contact entre membres d'une même

famille ou entre amis. Les gens apprennent à se connaître et les liens sont renforcés à chacune des bourses d'affrètement.

« Bon c'est pareil, les marinières se rencontraient entre eux, on attendait après les transports. Oh c'était souvent... et puis après la bourse, ils allaient boire un verre ensemble, discuter. »

Le monde du transport fluvial gravite autour de la bourse d'affrètement et les discussions se poursuivent dans les commerces à proximité :

« Ah oui, des bistrot de marinières, oui ! Saint-Jean-de-Losne... Tous les lieux où il y avait une bourse d'affrètement en général, même ici à Lyon, il y avait l'endroit un petit peu des marinières quoi. »

Les marinières semblent partager un vivre ensemble qui se cristallise autour de la bourse et grâce aux liens qu'elle permet de créer et qui s'affermissent tout au long des cours d'eau. Ils forment un petit groupe très solidaire qui, de ce point de vue, fait de cette époque, l'âge d'or de la profession.

« c'est vrai que... il y avait beaucoup plus de contacts. Je vois mon père, mon père quand il... il a 67 ans, il ne regrette pas du tout sa vie, parce qu'ils ont bien vécu, ils ont... C'est ce qu'il dit, parce que maintenant c'est vrai que... vis-à-vis de leur vie c'est plus terne, pour eux. Notre vie est plus... bon, elle est enrichissante, mais c'est plus terne que... »

Nombre d'anciens de la profession semblent regretter le système de bourse. Pourtant un homme en propose une analyse critique. Cette organisation est caractérisée selon lui, par la logique administrative de la fermeté des prix et le système admis, on ne déroge pas à ce tarif obligatoire. Il explique :

« Et comme c'était simultanément également défendu par le batelier qui était bien content d'avoir un prix qu'il n'avait pas à discuter, c'était aussi confortable. Mais on tombait dans des aberrations où certains bateaux pouvaient se trouver en attente de transport pendant 20 jours, 30 jours, 40 jours, pour exécuter un transport de 15 jours. Donc, comme vous passez sur... sur 60 jours, si vous en passez 40 à ne rien faire pour 20 à seulement travailler, c'est un luxe que peu de gens peuvent se permettre de faire. Mais ça, ça ne percutait pas parce que c'était des mœurs qui étaient tellement anciennes que... Et en fait, à l'examen elles n'étaient pas si anciennes que cela puisqu'en fait elles dataient des grèves de 1936, à peu près, parce qu'auparavant, c'était beaucoup plus libre aussi. Et puis en 36 ont eu lieu des crises, etc., qui ont fait que ce système de tour de rôle s'est mis en place, le fret ferme, fixe, etc., s'est mis en place, et de 36 à 1980 et quelques, pendant une cinquantaine d'années, tout le monde a cru que cela ne changerait jamais. Et cela a entraîné une partie de la chute du système. »

La disparition du système du tour de rôle en bourse d'affrètement en janvier 2001 semble avoir changé progressivement les habitudes, les manières d'agir et également, une part de la mentalité professionnelle du collectif. La bourse d'affrètement comme point de rencontres

entre professionnels disparaissant c'est donc une partie des relations sociales qui se perdent. La distension des liens humains est par ailleurs accentuée par l'advenue de techniques de communications à distance qui facilitent les démarches professionnelles, permettent un gain de temps appréciable et réduisent les inconvénients propre au voyage et à l'éloignement : *« maintenant c'est tout par VHF ou portable mais on n'a plus de contact comme avant »*. Par ailleurs, les artisans marinières deviennent des chefs d'entreprises en lien direct avec les affréteurs. Comptant sur leurs marges de bénéfices, ces derniers font jouer la concurrence entre marinières : *« Si vous prenez un affréteur, s'il a un voyage, il vous propose le prix et si le voyage reste, vous allez peut être avoir un petit supplément, mais sinon il y en a un autre derrière qui va le prendre si vous le prenez pas. »*

Une certaine sélection qui n'existait pas auparavant apparaît avec la nouvelle forme d'organisation de la distribution des transports. La qualité des relations, une réputation, bonne ou mauvaise, peuvent intervenir dans l'attribution ou non d'un voyage : *« Et maintenant on va dire il n'y a plus de tour. On va dire si on est un petit peu fidèle à un affréteur ou... ils connaissent certaines personnes qui sont sérieuses et d'autres moins sérieuses, donc l'affréteur, s'il y a beaucoup de transports il va vous appeler vous plutôt que l'autre transporteur. »*

Dans cette situation de concurrence le marinier doit adopter des stratégies pour que les affréteurs lui réservent des voyages. Les attitudes possibles sont variables mais une part de calcul est nécessaire pour remplir les commandes tout au long de l'année : *« C'est-à-dire qu'il y avait déjà des affréteurs qui donnaient des voyages dans des bourses et la bourse les redistribuait aux bateaux. Donc en supprimant cette bourse-là, il a fallu plus, on va dire un petit peu, se fidéliser avec un affréteur. Ça fonctionne comme ça, on se fidélise un petit peu avec un affréteur avec qui on a l'habitude de travailler et après bon, si on veut on peut chercher un autre affréteur mais c'est un peu à double tranchant parce que il y en a qui voudrait essayer de ne pas être fidèle avec un affréteur et puis heu, trouver toujours un meilleur voyage. Ca, ça peut marcher quand il y a énormément de travail mais en période de crise comme en ce moment, ben qu'est-ce qu'ils font les affréteurs, ben, ils donnent leurs voyages à leurs bateaux attirés, permanents. »*

Le transport de marchandise est donc un négoce qui impose aujourd'hui de nouvelles règles du jeu aux marinières. Ces derniers trouvaient avec la bourse d'affrètement, une certaine sécurité de l'emploi à travers la distribution partagée des voyages. Les prix étaient relativement régulés et des limites étaient fixées : *« Ben... la concurrence elle est vraiment énorme et avant avec le tour de rôle, il y avait un barème pour dire on ne peut pas descendre en dessous de ce barème-là. Parce que là maintenant, avec la concurrence... »*

Un marinier estime que maintenant : *« C'est la jungle ! »* Les règles nouvelles ouvrant à la libre concurrence entre artisans *« chaque transporteur remet le prix qu'il veut et... »* Les artisans doivent pourtant absolument naviguer et dépendent fortement de la conjoncture :

« Quand l'affréteur a énormément de transports, mettons comme sur la région parisienne ils sont beaucoup, tout se passe bien. Cela nous est même arrivé d'avoir plus que le fret, il y avait du sur-fret. Mais par contre quand il n'y a pas beaucoup de transports, je vais vous donner une base, il va me proposer 20 euros, je vais lui dire ben non, 20 euros cela fait un peu juste... et puis c'est ça ou c'est rien. Et il va appeler un collègue derrière et il va dire je vous le propose à 19. Donc... ça peut aller jusqu'à 18, voire il y en a jusqu'à 15 euros. Et puis le transport 15 euros, c'est limite, pour les frais de mazout, de péage et tout, c'est vraiment limite. Mais il y a des gens malheureusement, ils calculent sans trop calculer. Le principal c'est que... le bateau tourne et puis... Et puis après c'est quand ils voient les réparations à faire et... toutes ces choses-là qu'ils s'aperçoivent qu'il n'y a plus d'argent pour payer. »

Le bateau est en effet un matériel qui demande de l'entretien, de l'investissement et un budget important de fonctionnement. L'artisan batelier devenu chef d'entreprise doit impérativement penser à la rentabilité de son outil de travail et anticiper par et dans la négociation des tarifs les frais à venir.

Certains artisans bateliers ont l'impression d'avoir perdu leur autonomie et de dépendre trop fortement du marché et des affréteurs qui semblent, aux dires de nos interlocuteurs, avoir la main mise sur les transactions, les prix, les destinations et donc avoir acquis une position de domination sur les mariniers : « Le 80 mètres, ici, on l'a revendu au bout de 4 ans parce qu'on était... pour nous on se sentait comme salariés. On n'était plus chef d'entreprise. » L'affréteur joue le rôle d'intermédiaire entre le client qui cherche un transporteur et le marinier en quête de voyage. Il bénéficie ainsi d'une position confortable dans ce jeu d'acteurs et c'est bien ressenti comme cela par nos interlocuteurs : « Parce qu'ici dans le bassin... Le client est roi et... il nous mène à la baguette. »

Les relations sont donc parfois tendues et certains mariniers ressentent cette situation comme un état conflictuel permanent sans doute peu agréable à vivre : « puis c'est la guerre. C'est la guerre des prix, c'est la guerre des transports, c'est la guerre donc... pour l'instant... »

D'une part, les mariniers dépendent fortement de la demande qui peut s'avérer très changeante d'une année sur l'autre ou d'une saison sur l'autre en fonction de divers paramètres économiques, sociaux, saisonniers, voire, météorologiques.

« Et ben, mai, juin, nous comme on fait essentiellement des céréales, c'est la période que les contrats se signent, les contrats céréaliers. Il va y avoir une nouvelle campagne de céréales qui va se faire, de nouvelles récoltes qui vont bientôt arriver. Et donc les contrats vont se faire vis-à-vis des plannings qu'il y a, vis-à-vis des agriculteurs qui cultivent en céréales. Le sel, bon en ce moment, on n'a pas eu de chance, cette année, il n'y a pas eu d'hiver. Pour nous, c'était un petit peu un malheur qu'il n'y ait pas de neige (rire). Parce que, bon quand vous avez trente centimètres de neige sur l'autoroute, ben nous, on se frotte les mains, hein.

Comme il s'est passé les années d'avant. L'an dernier, j'ai tourné uniquement sur des transports de sel. Je redescendait à vide et on chargeait la nuit. C'était heu ; Il y en avait beaucoup pour la région lyonnaise. Et nous c'est quand même une grande partie de notre trafic et tout ce qui avait été monté dans l'année, il n'y a rien qui est parti pratiquement. »

Une bonne ou une mauvaise récolte se ressent sur le transport fluvial, un fort ou faible enneigement a pour conséquence une baisse notable de la demande en sel qui se répercute immédiatement sur le nombre de transports par voie d'eau de cette marchandise.

D'autre part, les clients organisés peuvent faire jouer la concurrence pour faire baisser les prix des mariniers qui, eux dans le même temps doivent trouver le meilleur compromis pour remporter le transport. Au milieu, selon certains de nos interlocuteurs, les intermédiaires semblent jouer un rôle parfois ambiguë qui peut être la source de malentendus ou de conflits entre mariniers :

« Il n'y a pas beaucoup de clients, c'est ça qu'il y a. Il n'y a pas beaucoup de clients, et donc le vrac en descente... On va dire qu'il y a un gros client parce qu'ils sont tous réunis ensemble, et donc là ils font... Alors après ils mettent la parole de l'un contre l'autre, un va dire « ah oui, mais j'ai proposé à l'autre courtier, il me propose moins, ses bateaux ils baissent les frets... » donc après... Cela s'est passé il y a un mois, on nous avait déjà parlé de cela, donc on a appelé le collègue parce qu'on le connaissait très bien et on lui a posé la question parce qu'en ce moment c'est... quand même assez tendu, et il a dit « mais c'est hors de question, je n'ai jamais proposé ce fret-là ». Donc voilà, c'est... Qui joue le mauvais rôle ? Le client qui dit des mauvaises informations ou le courtier qui dit ça aux bateliers pour créer de la tension ? »

La concurrence entraînerait des relations davantage hypocrites, les transactions des uns se réalisant nécessairement aux dépens des autres : *« Bon ben il y en a qui jouent le jeu et il y a des fois des petits filous : bon, ben lui il a eu ce voyage là, si je te le fais, il parle à un affréteur, si je te le fais un petit peu moins cher, tu me le donnes. Vous voyez comment ça marche. Après c'est le marché libre. Tandis qu'avant avec le tour de rôle c'était régité par VNF, les tarifs de référence, c'était. »*

Les relations entre mariniers s'en trouvent modifiés, la solidarité laisse la place à la méfiance parfois à la défiance : *« Dans l'histoire il y en a toujours qui sont pris pour des vilains petits canards. Il y en a qui disent, ouai, lui il fait comme ci, lui il fait comme ça, et puis par derrière, il ne font pas mieux. Ca fait un peu plus de tension, c'est sûr. »*

Une des conséquences selon un marinier, est que d'une manière générale le prix du fret a baissé puisque ce sont les clients qui tiennent les clés de la négociation. En revanche quand une relation s'établit durablement entre un affréteur et un artisan, celui-ci peut réaliser plus de voyages qu'avec l'ancien système du tour de rôle car son partenaire peut lui offrir la priorité par rapport à ses collègues. En voilà quelques exemples :

« Etant donné que pour un affréteur, si il y a des affréteurs, ils ont certains services attirés et les autres que non, et ben on peut faire des transports comme mes beaux-parents, ils ont des rôles, en ce moment, ils remontent des tôles de Fos pour Lyon. Bon, moi, je sais que je ne vais pas en faire. Donc, heu.. Alors que s'il y avait un tour de rôles, quand ça aurait été à mon tour, s'il y avait un fret supplémentaire j'aurais pu le faire tandis que là, chacun, on est jusqu'à là un petit peu pareil, mais bon, le sel on est à deux groupements dessus, le groupement c'est un groupement d'affréteurs et on est à deux aussi sur les charbons, donc, on fait beaucoup de matière, un petit peu des minerais, c'est nous qu'on le fait parce que ne sont pas des grandes quantités. Voyez, c'est qu'avant avec le tour de rôles, il n'y avait pas de..., c'était chacun son tour. »

Les plus touchés par le système de concurrence sont les artisans qui naviguent avec des bateaux de type Freycinet et qui donc, sont appelés à voyager sur l'ensemble du réseau, petit et grand gabarit. D'autres mariniers passés sur des unités plus grandes profitent du développement du transport de containers pour se spécialiser. Ils passent alors des contrats annuels renouvelables avec des entreprises privées qui négocient pour eux les différents voyages sur des trajets limités au bassin rhodanien. Dans ce système, ils reçoivent un salaire fixe négocié à la signature du contrat et quelque soit le nombre de containers transportés en fonction du marché mais aussi des conditions de navigation (pendant les hautes eaux, ils doivent supprimer un rang de containers afin de passer sous les ponts), ce dernier reste le même. Aussi, l'incertitude économique et du lieu de destination disparaît-elle au profit d'un certain confort de vie. Le seul regret pour eux est qu'ils restent cantonnés sur un même parcours réduisant de fait la part d'aventure qu'ils appréciaient avec leur péniche Freycinet, le voyage, la découverte, l'esprit de liberté, étant des notions souvent associées au plaisir de la navigation et du métier.

Enfin, certaines entreprises comme la Compagnie Française de Transport (CFT) sous-traitent une partie de leurs voyages qu'ils proposent à des artisans bateliers. En général, ils commercent aussi souvent que possible avec les mêmes mariniers à qui ils accordent leur confiance. Il s'agit ici de la perpétuation d'un système qui existait déjà avec la Compagnie HPLM qui a été reprise par la CFT.

« C'était comme ça, donc ça se passait... ça se passait qu'on téléphonait. Quand on avait fini, en pratique, on allait se mettre dans un coin où on avait envie, on se mettait où on avait envie et puis de là, tous les matins à l'époque, c'est toujours pareil, on n'avait pas encore le portable, tous les matins « salut tu as quelque chose pour moi ? » « Non aujourd'hui, non, mais rappelles-moi jeudi il se pourrait bien que j'ai quelque chose pour toi jeudi. » le jeudi matin bon « Ah ben oui, tiens, tu ne veux pas monter à tel endroit ? Il faut aller me chercher tel tonnage pour tel endroit » « Bon très bien, OK d'accord ». Voilà, c'était comme ça que ça fonctionnait. »

VI : Les bateaux

La flotte rhodanienne, entre continuité et mutation

Nos interlocuteurs marinières ont connu au cours de leur carrière plusieurs bateaux et l'évocation de leur vie professionnelle permet d'entrevoir une partie de l'histoire de la navigation. Des bateaux en bois halés par les chevaux, en passant par la traction sur les canaux, le remorquage sur le Rhône avant les premiers automoteurs puis les pousseurs, les fluvio-maritimes et les paquebots de passagers.

Le type de bateau le plus commun est le Freycinet. C'est le modèle que tous les marinières connaissent au cours de leur carrière et certains feront l'ensemble de leur parcours professionnel avec.

Sur le Rhône l'on peut distinguer les artisans bateliers et les Compagnies qui possèdent de nombreuses unités. Il existe parfois une forte concurrence entre les différentes institutions mais au cours du XX^{ème} siècle des fusions et des associations sont réalisées et permettent une organisation rationnelle du transport fluvial sur les cours d'eau français :

« la Compagnie H.P.L.M. a fusionné avec la Société SANARA. Voilà. Alors, on exploitait sur le Rhône, donc, des bateaux typiques Rhône, on était les seuls navigants, à ce moment-là. La Compagnie était le seul navigant, associée avec une Société qui s'appelait RHODANIA. RHODANIA, qui était, en somme, une sorte de filiale d'une flotte rhénane, et l'H.P.L.M. avait aussi une flotte rhénane, dans une proportion, à peu près, on va dire, 70, 30. 30 pour H.P.L.M., 70 pour le Groupe RHODANIA, et sur le Rhône, la proportion était inversée, nous avions, nous, 70 %, et RHODANIA avait 30%. Et, nous exploitions un port, à Lyon Perrache, et à Lyon, c'est-à-dire, on avait deux ports, qui étaient concurrents, sans concurrence, avec le port Rambaud. »

Nos interlocuteurs observent au cours de leur carrière, des modifications techniques, l'apparition de nouveaux bateaux. Ainsi au début des années 60, les bateaux les plus importants du Rhône sont les « Rhénans » nommés ainsi parce qu'ils proviennent du Rhin. Cependant sur le bassin Rhénan, on les appelle les Canadiens puisqu'ils avaient été conçus après guerre au titre du plan Marshall : *« les Américains, très pragmatiques, très adeptes disons de la série, avaient conçu des bateaux et ils les envoyaient en Europe en pièces détachées, tout était parfaitement numéroté, il n'y avait plus qu'à faire du Mécano et de monter tout cela. Cela allait jusqu'aux toilettes installées à bord, c'était du « clés en mains ».* Les bateaux arrivaient en caisses, et ils ont été assemblés sur 4 ou 5 points différents d'Europe, l'arsenal de Cherbourg, les chantiers de Bishbosh aux Pays-Bas, Strasbourg également. »

L'ensemble de cette flotte navigue d'abord sur le Rhin, et rejoint progressivement le Rhône. A leur arrivée, les Rhénans représentent les plus grosses unités du bassin avec 73 mètres de long par 8,20 mètres de large, avec un port en lourd de l'ordre de 950 tonnes. La tendance générale a toujours été de construire des bateaux plus grands pour transporter des charges plus importantes, ceci dans une perspective de rentabilité.

L'évolution de la flotte sur le Rhône dépend de deux facteurs indépendants. D'une part, l'aménagement du fleuve et, de point de vue, l'ouverture du barrage de Vaugris marquant l'achèvement du projet entre Lyon et la mer, permettent d'envisager l'expansion de l'activité de transport fluvial sur le Rhône et la venue de nouvelles unités comme les convois poussés, les grands automoteurs de 135 mètres, les fluviomaritimes et les paquebots à passagers. D'autre part, le marché économique influe sur les types de bateaux navigant sur le bassin. Par exemple, la fin de l'exploitation du charbon ouvre la porte au transport de gaz initié par une des Compagnies qui investit dans des bateaux spécialement conçus pour ce produit. Un des effets de la mondialisation des échanges est la généralisation du transport de containers, type de transport qui montre sur le bassin rhodanien une courbe de progression conséquente au cours des trente dernières années. Les convois poussés et autres grandes unités trouvent dans ce type de chargement spécifique toute la légitimité de leur navigation sur le Rhône.

D'autres changements tiennent à des questions essentiellement techniques. Ainsi, les panneaux métalliques constitutifs de la coque des bateaux sont pendant de longues années, assemblés par rivetage. Ce mode de construction renvoie à une époque révolue, mais aussi à un ensemble de savoir-faire qui ont aujourd'hui disparu. Le rivetage s'exécute en deux temps, d'abord la préparation des tôles à l'atelier :

« moi, j'ai connu la fin du rivetage, euh ça a riveté parce que moi j'ai connu ça, parce que j'étais très proche du chantier. Je suis arrivé, c'était en 66, bon on avait un stock de rivets, c'était faramineux quoi. Des tonnes de rivets. C'était des machins de 20, 30. A l'époque il y avait des grosses, grosses machines qui faisaient la perforation. Ils faisaient des trous toute la journée, donc ça c'était fait à la machine. »

Le second temps consiste en l'opération de rivetage sur la coque :

« Et après ils étaient sur place, et là, il y avait toujours un ouvrier, alors je vous représente l'ouvrier, c'était le Colosse de Rhodes hein, dans les coques, torse nu, un marteau qui devait faire trente kilos, il le prenait d'une main. Vous voyez un peu quoi, et derrière il y avait un petit jeune qui était à l'intérieur lui, et lui, il n'avait pas de casque pour se protéger les oreilles. Allez petit, poum, poum. Lui il tenait le tas, on lui faisait tenir le tas quoi. Il avait un genre de marteau, il fallait qu'il tienne, échauffé. Et le gars qui tapait, il emboutissait le rivet avec son marteau, quoi. (...) C'était un joint comme ça. (notre témoin cogne la table pour montrer la résistance du matériau). »

Le rivetage est remplacé par la soudure mais le changement ne va pas de soi. Il s'agit de faire admettre aux ouvriers que l'on peut remplacer une technique par une autre :

« Mais j'ai connu le début de la soudure aussi. Alors là ça a été épique hein. Parce que pour faire avaler la fin du rivet à ceux du... Alors là, ils étaient mauvais. Vous allez voir ce que vous allez voir pour faire souder les techniciens au début. C'était pas terrible quoi, il faut dire ce qui est. Il n'y ait pas le savoir, il fallait que les gars, ils s'adaptent, ils veulent pas. »

Les réticences sont fortes et le technicien est difficile à convaincre :

« Et puis bon jamais on va y arriver avec un machin pareil, la soudure ça n'existe pas, c'est au rivet ! Et puis bon après ça a évolué. J'ai vu riveter moi jusque dans les années 67. Mais bon, il y avait déjà le début de la soudure quand même. »

Certes, le rivetage a disparu, mais aujourd'hui encore la plupart des « 38 mètres » navigant sur le Rhône sont rivetés et témoignent de cette époque et du travail des techniciens décrits ci-dessus.

D'autres modifications techniques émanent d'un champ plus large de recherches en architecture navale et participe de l'évolution de la forme des bateaux. Ainsi, un armateur indique un changement de perspective quand à la forme adoptée pour l'étrave qui montre une tendance générale, y compris en maritime. Une centaine d'années en arrière, on estimait qu'un bateau extrêmement pointu était naturellement plus rapide. Or aujourd'hui, l'on considère qu'une forme plutôt arrondie permet une pénétration dans l'eau nettement plus efficace. Par ailleurs, elle dégage un espace plus important pour la cale : *« plus on forme, plus on porte, le déplacement est important, plus la capacité de transport est importante et plus la rentabilité s'en fait sentir. Donc on peut avoir, à des tailles égales, des variations de l'ordre de 10 % de tonnage emporté rien que par le jeu des formes. »*

Le constat concerne aussi bien les bateaux fluviaux que les grands transatlantiques ayant des coques très effilées : *« On s'est aperçu à l'usage que cela ne servait à rien. Et, tout ce qui est nautique est souvent un peu empirique. Il faut... il faut du métier et puis s'apercevoir un beau jour que ce que l'on avait pu penser c'était pas aussi vrai que cela, et... cela fait rétropédaler, puis reprendre autre chose. »*

Le directeur du chantier de Barriols, établissement qui a construit de nombreux bateaux, explique que jusqu'aux années 80 on réalise des bateaux en forme, des formes forgées et moulées et qui demandent une compétence toute particulière.

« Des formes, ce qu'on appelle le Bouchain, moulé, c'est-à-dire fait à la main ou à la machine, formé. Notamment ce qu'on appelle l'étrave, l'avant du bateau, ça se faisait à la main, parce que là, il n'y a pas de machine. Donc faire une étrave comme ça, il n'y a pas de machine, donc c'était le savoir-faire, le forgeron, il y avait des forges immenses. Et vas-y que je te fasse chauffer le tôle et tape y, tape là, il y a avait la chaîne de forge et on faisait. Financièrement, on ne pourrait plus quoi. »

Cela coûterait cher parce que cela demande un grand nombre d'heures de travail et par ailleurs les forgerons qui exerçaient sont aujourd'hui à la retraite : *« N'importe quel chantier n'aurait plus la compétence parce que ça c'est perdu, le savoir-faire s'est perdu. »* Par conséquent, aujourd'hui, l'on réalise des formes droites. Les bateaux glissent sans doute moins bien sur l'eau et de fait, consomment davantage de combustible mais l'on réduit le coût de production du bateau.

Nos interlocuteurs observent également des changements considérables au niveau de l'instrumentalisation à bord des Bateaux. Dans les années 1950/60, le GPS n'existe pas. Le radar en est à son balbutiement, tout au moins dans l'exploitation fluviale, et sur le Rhône il n'y en a pas. La radiotéléphonie de bord n'existe pas, les compas, les indicateurs de giration automatique, pas davantage. L'équipement de la cabine de pilotage d'un bateau est donc très sommaire si on la compare à celle des nouvelles unités de transport. Il se réduit à une barre qui permet de manoeuvrer le gouvernail, un grand levier de commande de marche avant et arrière, l'accélérateur, quelques instruments et cadrans comme celui de la jauge de carburant ou encore l'indicateur de la vitesse du moteur.

« Aujourd'hui, vous pénétrez dans une timonerie de bateau, bon, si on ne vous indique pas, même si vous êtes un professionnel, vous avez besoin d'un petit cours de formation pour savoir quelle est l'ergonomie de tout le tableau de bord, à quoi correspond tel interrupteur, s'il n'y a pas un piège caché, une sécurité qui en cache une autre, etc. On ne peut pas s'improviser aussi facilement que l'on pouvait le faire à l'époque. »

Un changement spectaculaire dans la cabine de pilotage consiste en l'absence du macaron remplacé par un simple joystick que l'on peut manoeuvrer du bout des doigts. Une grande précision de conduite caractérise les nouveaux types de bateaux. Ils sont très réactifs et sensibles au moindre mouvement sur la commande de direction grâce au système hydraulique qui remplace l'ancien dispositif de transmission par chaînes reliées au gouvernail. Le 38 mètre équipé de sa barre à roue demande au contraire, un effort physique plus intense qui instaure un rapport corporel entre le capitaine et son embarcation :

« il n'y avait pas d'assistance. Par exemple, les barres de direction maintenant sont toutes hydrauliques si vous voulez. Vous prenez un joystick, vous prenez une barre, mais la barre vous la tournez comme... mieux encore que votre volant de voiture, pratiquement ! Alors qu'à l'époque c'était strictement mécanique, et donc il y avait la sensation, quand vous tiriez dessus et que vous sentiez que cela résistait, c'est que le bateau virait. Aujourd'hui, vous ne le sentez pas vivre de la même manière en tout cas, vous ne sentez pas vivre votre bateau comme vous pouviez l'avoir à l'époque. N'importe quel pilote automobile vous dira aussi qu'une direction mécanique, où directement vous sentez que s'il y a un petit caillou qui passe dans la roue, vous le sentez au volant, bon, cela n'existe pas dans votre voiture, ni dans la mienne, parce que tout est assisté pour que cela soit cool, pour pas qu'il y ait de bruit, pour que ce soit doux, etc., etc. Le confort apporte aussi, ou l'agrément du confort apporte un désagrément de... je vais dire d'aseptisation un peu. C'est aseptisé. »

De fait le changement de matériel implique un changement de pratique qui renvoie à rapport bien différent du marinier avec son bateau :

« Vous savez, on dit des tennismen qu'ils ont un toucher de balle quand même, je pense qu'un excellent capitaine de l'époque, il avait un toucher de bateau. Il sentait cela dans ses doigts. Il créait une osmose absolue, au vu de la taille et au vu des difficultés, un sens de la prévision, un sens de l'analyse du vent, des courants, etc., savoir comment négocier parce que, évidemment, un bateau demande toujours, compte tenu de son inertie, de son poids, etc., beaucoup d'anticipation. »

La plupart des mariniers ont connu le type Freycinet et beaucoup pensent que c'est le meilleur bateau école pour apprendre le métier. Du point de vue du pilotage, il est plus aisé de passer du Freycinet à un modèle plus grand appartenant à la nouvelle génération que d'accomplir l'expérience inverse. Notons toutefois, que certains bateaux anciens ont vu leur timonerie rénovée et ainsi équipée des instruments les plus sophistiqués.

Nous avons, au cours de notre enquête de terrain, l'occasion de visiter des bateaux de type Freycinet dans leur version « traditionnelle », puis deux bateaux de la nouvelle génération, l'un de 110 mètres de long, l'autre de 135.

Pour commencer, découvrons le Freycinet. A l'avant, l'accès à la buanderie se fait par une trappe, une porte de petites dimensions s'ouvre vers le haut en pivotant sur des charnières. La descente par un escalier métallique très étroit et aux marches courtes débouche sur une petite pièce qui accueille deux machines à laver et un sèche-linge. Ce dernier s'avère d'une grande utilité dans ce milieu humide, d'autant plus que la partie habitation relativement restreinte offre peu de volume pour étendre le linge, notamment en période de pluie et pendant l'hiver.

Sous la buanderie, un espace est aménagé en chambre pour le fil du batelier ; chambre très modeste comprenant un lit simple disposé contre une cloison et laissant à peine la place pour quelques rangements. Notons que cet endroit est normalement utilisé pour l'aménagement de la cabine des matelots. La buanderie résulte ici de l'absence d'équipage, le mari et la femme s'occupant seul du bateau.

Nous n'aurons pas l'opportunité de visiter et décrire la partie habitation principale qui se trouve à l'arrière du bateau. Elle comprend une cuisine, une salle à manger, deux chambres et nos interlocuteurs regrettent le manque de place offert par le Freycinet.

Nous atteignons la salle des machines par un escalier métallique aussi raide et étroit que celui conduisant à la buanderie. Ainsi, constate-t-on que l'espace est compté et pensé au plus juste afin de répondre aux besoins fonctionnels de la vie à bord.

Le moteur au centre du compartiment suinte l'huile de tous côtés. Il s'agit d'un vieux Beaudoin, une marque qui a équipé un temps, une bonne partie des péniches Freycinet navigant sur le territoire français. Selon, le propriétaire du bateau, ce moteur est conçu pour durer aussi longtemps que la péniche qu'il devait propulser. Il précise qu'une bonne

Freycinet peut demeurer en état de fonctionnement pendant cent ans si elle est régulièrement et bien entretenue.

Les trois cache-culbuteurs sont ouverts pour que le marinier puisse huiler régulièrement le moteur à l'aide d'une burette, « à l'ancienne » comme s'exclame fièrement notre hôte. Cela explique l'aspect très sale du moteur, l'huile projetée à chaque mouvement de culbuteur, recouvre les parois de l'engin et emprisonne toutes les poussières volatiles. L'odeur du lubrifiant se mêle par ailleurs à des effluves métalliques et de gasoil, embaumant de la sorte l'ensemble de la salle des machines.

En continuité du moteur, une boîte à vitesse permet d'alterner marche avant et arrière lors des mouvements au port ou à l'approche des écluses. Certains bateaux, la plupart aujourd'hui, sont d'ailleurs équipés de gouvernails avant que l'on actionne à l'aide de perches, de chaînes ou maintenant sur les unités les plus performantes de simples manettes pour faciliter la maîtrise des manœuvres qui demandent le plus de précision.

Un démarreur à air comprimé permet de lancer le moteur. Pour favoriser l'allumage, le marinier utilise une « cigarette », petit élément incandescent qu'il introduit dans le cylindre et qui accélère l'inflammation du gasoil dans la chambre de combustion.

Poursuivant la visite, sur la gauche du moteur, un petit atelier est constitué d'un établi équipé d'un étau au-dessus duquel une série de clés et autres outils sont alignés sur la paroi. Au sol, une caisse contient quelques pièces de rechange, « que l'on trouve encore assez facilement en France. » Derrière la descente d'escaliers, une cuve renferme la réserve de cinq tonnes d'eau potable, volume nécessaire aux besoins d'une famille pour environ un mois de vie à bord du bateau. Un groupe électrogène trouve place de l'autre côté et permet d'alimenter l'appareillage en courant de 12 ou 24 volts.

Avant de rejoindre le pont, un regard circulaire et global de la salle des machines, laisse entrevoir un espace très encombré, au rangement quelque peu hasardeux mais où plane une touche attractive de vieille machine ayant beaucoup servi mais toujours vaillante et, témoignage concret de l'histoire des techniques, des savoir-faire, du bricolage et de la débrouille. Un lieu habité par la présence active du marinier que l'on imagine aisément chiffon, burette d'huile et clé à molette en main, donner, en dépit du vacarme, les quelques soins nécessaires au bon fonctionnement de l'engin.

De retour à l'air libre, il nous faut connaître la cabine de pilotage. Le macaron en bois, de facture épurée, simple et fonctionnelle, élément principale de la timonerie, renforce l'impression de pénétrer dans un lieu spartiate. Le vernis passé de la barre à roue témoigne des longues heures de navigation de l'embarcation. Quelques commandes et cadrans agrémentent le tableau de bord alors qu'un réfrigérateur surmonté d'un four micro-ondes occupe une part de l'espace disponible. Les vitres sur les quatre côtés ouvrent la perspective du pilote pour diriger la péniche.



Cabine de pilotage d'un Freycinet. © MDRF

Notons, que la marquise, autre nom de la timonerie est rabattable pour passer sous les ponts très bas des canaux. Les deux panneaux de bois qui la constituent sont articulés, l'un vers l'avant, l'autre vers l'arrière du bateau, grâce à de simples charnières métalliques visées sur le pont.

La visite d'un bateau de 135 mètres puis d'un 110 mètres, de constructions beaucoup plus récentes, nous transporte dans un monde quelque peu différent. Ici, tout est propre, spacieux, rangé, précis et semble nous faire passer de la batellerie traditionnelle au transport fluvial moderne. Reçu à bord du 110 mètres, le salon, l'équipement ménager de la cuisine intégrée ne diffèrent en rien de celui d'un confortable appartement et nous font oublier que nous sommes dans un bateau. Le propriétaire ne manque pas d'ailleurs de vanter les qualités de son habitat.

Dans la salle des machines, tout semble surdimensionné par rapport à celle du Freycinet. Le moteur imposant pas sa taille, ne laisse apparaître la moindre tâche, tout objet semble à sa place et règne dans la pièce une atmosphère de laboratoire. Pourtant, nous retrouvons, à quelques détails près, les mêmes éléments. Outre le moteur, un groupe électrogène, les cuves d'eau, de gasoil, la boîte de transmission, un établi, des pièces de rechange, en plus grand, en plus propre et dans un ordre qui reflète une recherche d'efficacité et de fonctionnalité.



Salle des machines d'un automoteur de 110 m. © MDRF

Pénétrer dans la timonerie nous transborde d'un siècle à l'autre, adoube la Freycinet comme ancêtre vénérable et très respectée par tous les marinières pour entrer dans le domaine de l'électronique et de la conduite assistée par ordinateur. Une large baie vitrée teintée offre au

premier plan, un point de vue sur la cale ouverte et en attente d'un prochain chargement, en arrière plan, la pointe du bateau à quelques 80 mètres. La cabine montée sur vérins hydrauliques peut être surélevée de plusieurs mètres et rabaissée pour passer sous les ponts. Assis dans un siège ergonomique, le marinier bénéficie d'un poste d'observation surplombant et panoramique bien que l'étrave du bateau paraisse au visiteur de passage, encore très éloignée. Ici, le macaron laisse la place à un joystick, une simple poignée, qui d'un geste précis et court de la main du capitaine permet de diriger le bateau. Des écrans de contrôle permettent grâce à des caméras pivotantes fixées à l'avant du bateau d'observer dans les détails l'environnement extérieur. Des ordinateurs, GPS, AIS⁷ et compas sont autant de sources de renseignements pour le pilote. Une série de cadrans numériques, boutons presseur, téléphone complètent le tableau de bord. La cabine spacieuse et lumineuse configure un poste de travail agréable pour le marinier.



Timonerie d'un automoteur de 135 m. © MDFR

La visite de la timonerie d'un pousseur laisse la même impression de qualité fonctionnelle et de la finition des équipements. Le détour par la cabine des matelots révèle un espace exigü pensé uniquement comme lieu de repos offrant lits et placards plus rudimentaires. Les parois vierges de toutes marques singularisantes comme des photographies ou posters, accentue l'aspect impersonnel de ce compartiment. Prévu pour accueillir des salariés navigant par équipes alternatives en poste une semaine sur deux, il reste un espace professionnel temporaire dans la vie du matelot qui dort sur son lieu de travail.

⁷ AIS : Système d'Identification Automatique des bateaux grâce à des connexions Internet.

L'attachement au bateau

Contrairement au salarié du pousseur, l'artisan batelier ou le capitaine attiré d'une unité font preuve d'un réel attachement à leur bateau. C'est un élément de sa vie quotidienne à partir duquel il construit son histoire personnelle. Objet de travail et lieu de vie familial, l'essentiel de son temps lui est consacré :

« et moi c'est plus comme heu, quand quelqu'un qui est amoureux de sa voiture, ça fait un peu comme ça. Moi, c'est un peu un prolongement, mon bateau, c'est.. J'en prends soin, c'est moi qui le manie, j'essaie de le manier le mieux possible pour ne pas l'abîmer. Alors, il y en a ils n'ont pas l'amour du matériel. L'amour du matériel c'est un peu un défaut aussi parce que bon ben, mais il y en a, ils n'en prennent pas soin, ils font pas attention, ils cabossent leur bateau. Nous on est attentionnés, si jamais ça arrive qu'on peut cabosser un petit peu, moi je m'en veux, oh, c'est. C'est-à-dire que j'ai l'impression de lui faire mal, mais parfois... »

Il est à l'écoute du bruit du moteur. Il essaie de percevoir le moindre signe révélateur d'un dysfonctionnement pour éviter la panne importante. La maintenance du bateau et de la mécanique prévient les problèmes qui pourrait s'avérer dispendieux en temps et en argent :

« quand on prend bien soin de son matériel, ça paie quand même parce que, on touche du bois, on n'est pas souvent en panne. Il suffit de bien l'entretenir, de bien le suivre. »

L'épouse moins impliquée dans la navigation opère une séparation sentimentale entre les espaces professionnels et de logement. Son investissement personnel est situé dans la partie du bateau qui abrite le foyer, la partie chaleureuse, intime, qui relie un volume spatial au noyau familial. Le bateau est donc pour elle un objet comme un autre exceptée quand il est appréhendé comme sa demeure :

« Sauf mon habitation, c'est ma maison ? Si on avait des projets de changer, bon quelque part, je serais contente, ce serait forcément mieux, on a toujours mieux quand on change de bateau, généralement. Mais il y aurait quand même un pincement au cœur, j'ai mis ma touche personnelle, tout ça... » Le bateau est donc porteur de mémoire individuelle et familial et reste un objet de cristallisation des liens entre personnes.

Toutefois le changement de bateau est vécu sous le double rapport d'investissement professionnel et de progrès en termes de standard de logement. Il est censé apporter de meilleures conditions de travail, être un outil mieux adapté au marché du transport fluvial, aux exigences de navigation et de chargement dans les ports. Côté habitation, chaque nouvelle génération de bateau offre des équipements plus confortables et plus fonctionnels ; de fait la raison semble l'emporter sur l'émotion :

« Alors jusqu'à présent, je regrette, enfin, il n'y a vraiment aucun bateau que je ne peux critiquer, j'ai toujours bien aimé mes bateaux, je n'ai toujours eu que des bons moments avec, parfois, il y a des pannes, tout ça, il peut y avoir des coup durs, moi je n'ai pas eu de bateaux qui m'ont porté la poisse, on va dire. Jusqu'à présent, j'ai toujours quitté un bateau,

bon, ce qui pince mon cœur, c'est des souvenirs, mais généralement quand on change de bateau, on prend toujours mieux. Donc ça ne dure pas longtemps. »

Les bateaux vendus commencent une autre vie avec d'autres familles de marinières. Les anciens propriétaires sont toujours heureux de croiser leur ex-embarcation au hasard des voyages et ils aiment en recevoir des nouvelles. Le couple nous apprend que le dernier bateau qu'il avait exploité a malheureusement subi un incendie l'été précédent alors qu'il naviguait sur le Rhône. Le marinier en est affecté :

« il est entièrement brûlé et il est en épave à ... il est tout calciné. Ça fait un pincement au cœur parce qu'on avait refait toute l'habitation à l'intérieur, on y a quand même vécu quatre ans. Bon ben, ça ne m'empêche pas de dormir. Mais quand j'ai été le voir de tout près, quand ça venait d'arriver, j'ai été le voir de tout près, bon, il y a plein de petits détails, que c'est nous qu'on avait fait. »

C'est une partie de lui-même et de sa famille qui a disparu dans les flammes : *« Bon, on l'avait vendu, tout ça. Cela ne nous appartenait plus mais, bon, tous des souvenirs. Même s'il n'était plus à nous, on le croisait, tout ça... »*

Et sa femme semble avoir perdu une partie de son histoire personnelle et de la construction de son couple : *« pour nous, c'était notre bateau, quoi. J'avoue, moi, la première, j'ai pleuré quand j'ai su qu'il avait brûlé. Ce n'était plus à nous mais ça a été, en plus, nous ça a été notre première habitation ensemble, à vraiment tous les deux. Donc, Heu... »*

Le bateau lieu de vie professionnel et familial est donc également un lieu mémoriel. Nombre de marinières naissent, vivent et meurent sur leur bateau. Objet de travail, il est également un objet de lien entre générations et de consolidation des alliances matrimoniales. Considéré comme un objet technique, une belle mécanique, il est aussi le support de rapports humains singuliers, intimes et constitutifs d'identités narratives.

VII : Le tourisme fluvial

Le tourisme fluvial existe au XIX^{ème} siècle, toutefois la concurrence du chemin de fer le met à rude épreuve et c'est seulement à partir des années 1980, que la période moderne de cette activité prend naissance et se développe progressivement sur le bassin rhodanien. Un premier bateau à passagers, le Fleur du Rhône, navigue sur le Rhône en 1985 mais l'aventure tourne court puisque lors du cinquième voyage, le bateau percute le pont de la Voulte et coule. Un armateur conte ce qui est arrivé :

« Un armateur hollandais, qui un beau jour est arrivé avec des clients américains, et qu'il a dit « bon ben voilà, je me mets à exploiter un bateau sur le Rhône ». Et puis malheureusement pour une sur-confiance en lui, le capitaine, à qui on avait dit que le Rhône pouvait parfois être un peu dangereux, n'en a pas tenu compte et au bout d'un voyage, deux voyages, trois voyages, quatre voyages, il a dit « Mais, c'est ça le danger ? Mais tout se passe très bien, c'est vachement simple ». Il ne s'attendait pas à ce que ce soit aussi simple, et donc il a débarqué le pilote qui était censé lui apprendre, et l'histoire a voulu que moins d'une journée après, il se mette en travers du pont de la Voulte auquel je faisais allusion tout à l'heure, et le bateau a coulé. »

Heureusement, la capitaine débarque ses passagers à Valence et l'accident ne fait pas de victime.

Une compagnie française contacte le tour opérateur Américain ayant monté ce programme de tourisme et décide de lancer un nouveau bateau l'année suivante. En 1986, l'Arlène est le premier bateau de croisière français sur le Rhône aménagé du XX^{ème} siècle. La première année, le parcours est limité à l'aller et retour entre Lyon et Arles, avec des escales à Vienne, Tournon, Viviers, et Avignon puis après quelques mois, une première extension est assurée jusqu'à Martigues, une seconde ensuite en amont, jusqu'à Saint-Jean-de-Losne, au-delà de Chalon-sur-Saône.

Le capitaine de l'Arlène, fils de marinier apprend le métier à bord du bateau familial puis après ses études, bachelier, il décide de naviguer comme l'avait fait ses parents avant puis avec lui :

« J'avais 19 ans. Je venais de quitter l'école et puis je ne voulais plus continuer, au grand désespoir de mes parents. J'avais fait à l'époque un bac F1 et puis j'avais choisi la voie d'eau, parce que je ne voulais pas être enfermé dans un bureau ou encore moins dans un atelier, parce que étant donné, étant un enfant de l'après-guerre, les métiers valorisants de l'époque, c'étaient les métiers de la reconstruction. Je suis fils de marinier à l'origine. Mes parents espéraient, c'est quand même un métier qui est dur, ce n'est pas un métier facile, ils espéraient mieux, normal, pour leurs enfants. J'ai dit « non non moi je veux naviguer. » Donc j'ai embarqué le 1er juillet 1969. »

Il commence sa carrière de marinier dans le transport de marchandise sur un automoteur typiquement rhodanien, le Tourville, un pétrolier de 1000 m³, équipé d'un moteur de 1000 chevaux : *« C'était déjà une belle unité. »* Appelé pour le service militaire, il quitte ce bateau et à son retour il fait de nombreux remplacements, passe de bateau en bateau quand les capitaines en titre d'une unité partent en vacances, ceci jusqu'en 1976, année où la compagnie pour laquelle il travaille acquière l'un des premiers pousseurs du Rhône. Il s'agit d'une embarcation équipée de moteur très puissant prévue pour pousser une ou deux barges chargées de marchandises diverses, voire de produits pétroliers ou parfois ceux classés dangereux, les « chimiques ». Un changement de bateau qui induit un changement de mode de vie :

« j'ai embarqué comme second sur ce fameux pousseur et là, j'ai un petit peu changé de style de vie. Parce que sur les automoteurs nous étions de la batellerie dite classique, donc là vous étiez embarqués sur un bateau c'était un peu comme votre domicile et vous n'aviez que les congés et le repos compensateur. Donc que vous passiez pratiquement dix mois de l'année sur votre lieu de travail qui était votre bateau qui vous était affecté. Après avec les pousseurs, là, c'est un milieu d'hommes. Vous n'embarquez pas avec votre femme et vous travaillez par cycle travail repos. Donc c'était un autre style de vie. »

Il passe donc du transport de marchandises au transport de passagers en prenant les commandes de l'Arlène. C'est pour lui, la découverte d'une autre approche du métier : *« On transportait des passagers mais le rythme était quand même moins soutenu parce qu'un pousseur, vous naviguez, à l'époque nous étions en continu, ce qui veut dire que vous naviguez 24 heures sur 24, et vous travaillez avec des cycles travail repos à bord. Vous travaillez 12 heures par jour et vous êtes 12 heures en repos. Là, l'exploitation était quand même plus souple. Et puis c'est un cadre de vie qui est différent. »*

Le transport de passagers lui fait connaître un nouveau type de bateau, un confort radicalement différent et des temporalités adaptées aux clients qu'il s'agit de satisfaire et d'accueillir dans les meilleures conditions :

« Un bateau passager... Un pousseur vous êtes toujours dans le bruit. Vous n'avez pas ce contact que vous avez avec les croisiéristes, c'est un autre monde. Un pousseur, vous poussez du charbon, des céréales, des bobines de fer, tout ce que vous voulez, mais un bateau passager la relation humaine n'est pas la même. Et la cadence de rythme de navigation est quand même plus souple. »

Non seulement le rythme quotidien est différent, mais la navigation touristique est limitée à la période dite de haute saison, c'est-à-dire de fin mars à mi-novembre. Le reste de l'année est consacré aux vacances, au gardiennage et à la maintenance du bateau : *« On ne prenait pas nos vacances l'été, donc on les prenait forcément l'hiver et l'hiver il faut tout remettre en état. Tout ce qui est à réviser il faut le réviser. Il y a toujours de la maintenance à bord d'un bateau, il y a de quoi s'occuper. On arrivait à passer l'hiver. »*

Par ailleurs, sur un paquebot à passagers l'équipage est plus important puisqu'il peut être composé de 40 personnes dont six pour la partie navigation. En plus des marinières, le personnel hôtelier, majoritaire, vient grandir le nombre de salariés. Dans ce contexte l'organisation du travail est précise. Si le capitaine est responsable de la navigation et de la sécurité de l'ensemble des passagers qu'ils soient clients ou salariés, un directeur de bord ou commissaire de bord, s'occupe principalement de l'hôtellerie. Il se charge du confort des passagers, supervise l'ensemble des prestations qui correspondent à l'activité touristique du bateau : *« Il a un œil sur la cuisine. C'est le chef de cuisine qui dirige la cuisine et le directeur est quand même là, au-dessus. Ça fonctionne comme un hôtel. Avec la particularité que l'hôtel se déplace tous les jours donc il ne faut rien oublier. »*

Le ravitaillement est donc primordial et demande une organisation particulière : *« En eau potable, on peut faire de l'eau dans presque toutes les villes, mais après le ravitaillement principal, en ce qui concerne les vivres, se fait une fois par semaine. Après avec quelques appoints pour les produits frais. On peut faire venir n'importe quelle société qui livre dans les collectivités ou les hôtels. il n'y a pas de souci, ils vous livrent. C'est une autre gymnastique la gestion des frigos. »*

Toutefois, le contact avec les passagers est important. Le capitaine doit entretenir l'image d'un personnage prestigieux, la tenue, la prestance, sont de rigueur et un temps de mondanité doit être accordé à la clientèle. La croisière fluviale est calquée sur le modèle maritime qui joue beaucoup sur la qualité des relations entre le personnel de bord et les vacanciers :

« Le paraître, pour les passagers, cela fait partie du folklore. Déjà vous êtes en uniforme et puis vous devez participer aux cocktails, faire un, voire, deux repas avec les passagers par semaine, cela fait partie du job. »

Cet aspect du métier ne plait pas toujours aux bateliers. Ainsi un autre marinier ayant navigué deux saisons sur le Cézanne, d'abord en tant que pilote et conseiller pour un commandant qui ne connaissait pas le Rhône, puis la deuxième année avec le statut de commandant, se plie avec une certaine réticence à ce genre de contrainte. Il fait la balance entre les avantages et les inconvénients de cette activité :

« Alors ils m'ont demandé si je voulais, puisque je connaissais le bateau, si je vous le faire une année comme commandant. J'ai dit « oui pourquoi pas. » Le salaire était excellent donc j'ai dit oui sans problème et là j'ai fait une année comme commandant à bord. Mais j'avoue que c'était pas ma tasse de thé les passagers. Alors le travail est cool, vraiment cool, mais c'est toute les petites contraintes qui sont à côté. Il faut sourire sans arrêt aux passagers, le dîner du commandant, tout le folklore. Avec ça, nous les vieux crocodiles du Rhône, ça passe assez mal, il faut reconnaître que ça passe assez mal. »

Son fils également marinier est devenu capitaine sur un paquebot fluvial. Si le métier lui plait une spécificité du transport de passagers voit le jour en lien avec le public de touristes

essentiellement étrangers, américains sur son bateau, qui demande par conséquent une certaine maîtrise de la langue anglaise :

« Lui, mon fils, par contre, ça passe très bien. Lui il baigne là-dedans, sans problème. Par contre je me bats avec lui comme il n'a pas trop travaillé à l'école, il manque l'anglais. Et oui ! Alors là je me bats avec lui. »

Une promotion professionnelle se profilant dans un proche horizon, la question de l'apprentissage de l'anglais devient prégnante et le père essaie de convaincre son fils de l'intérêt de produire maintenant l'effort nécessaire pour acquérir cette compétence :

« J'ai dit « Un jour ou l'autre ça va te manquer. » Alors là, il voit qu'on ne va pas tarder à lui proposer une place de commandant, là il commence à paniquer et je dis « oui », je dis « oui t'as plus qu'un an. Au moins, pour te débrouiller correctement. » Parce qu'il voit. Lui il voit que l'autre, son collègue, là, quand il va à la table du commandant, il « oh putain ça fait chier, je comprends rien à ce qu'ils disent. » Je lui dis « c'est ça que tu veux ? C'est passer pour un con ? Très bien ! Donc tu vas faire un effort. » Je lui dis « moi je l'ai appris l'anglais, moi, j'avais 40 piges bientôt, alors si à ton âge t'es pas capable, alors là, c'est grave ». »

Au-delà de la barrière linguistique, les relations avec les passagers restent tout de même très superficielles. Le temps court d'une semaine de croisière ne permet pas de construire des liens d'amitié d'autant que les moments de navigation entre deux escales excèdent rarement plus de six heures. Par ailleurs le paquebot fluvial dispose d'un espace réduit puisqu'il est construit en fonction du gabarit des écluses et des ponts qui limitent les possibilités d'extension dans les trois dimensions :

« on n'a pas des salles de sport immenses, des salles de théâtre, de cinéma. On n'a pas tout ça. La croisière fluviale intéresse pour la découverte à l'extérieur. C'est faire visiter une région. En mer vous faites le tour de la Méditerranée et vous allez faire quelques spots en excursion, donc à l'extérieur, et quand le bateau se déplace vous allez vivre à bord, mais vous allez déjà passer votre temps à manger. Il y a des buffets partout, il y a des bars de partout, il y a des restaurants, des salles de jeux, donc il y a une clientèle plus jeune en mer. Après en fleuve, la clientèle je pense est quand même plus âgée et déjà vous n'avez pas le risque de faire une croisière inconfortable. En mer si le temps se lève, il arrive un moment où cela ne devient pas forcément une partie de plaisir. En rivière le bateau ne bouge pas. Vous vous déplacez, vous ne sentez rien, vous avez l'impression de glisser sur l'eau et l'intérêt se trouve donc à l'extérieur. Les excursions qui sont prévues... »

Parfois, des personnes souhaitent visiter la cuisine, ou concernant la navigation, le poste de pilotage ou la salle des machines : *« la salle des machines vous allez recevoir une demande de visite de salle des machines de la part d'un technicien ou d'un ingénieur ou quelqu'un qui était dans le moteur. Un médecin, la salle des machines, cela ne va pas trop l'intéresser. »*

L'adaptation de notre premier interlocuteur semble avoir été réussie mais elle exige une certaine discipline :

« Il faut aimer rencontrer des gens. Et après il faut essayer de ne pas trop manger parce que le drame le plus dur c'est de ne pas prendre de kilos parce que la nourriture est quand même bonne et riche, donc il faut quand même faire attention. Mais bon ce n'est pas déplaisant. À mon avis il y a plus malheureux. Les grosses contraintes de tous ces métiers, la plus grosse contrainte c'est quand vous avez des enfants jeunes et le fait de partir de la maison ce n'est pas évident. »

Quand le capitaine commence le transport de passagers, il n'y a sur le Rhône, pas encore de convention collective mais il peut négocier un arrangement satisfaisant pour préserver sa vie de famille : *« il a bien fallu trouver un accord, parce que moi je ne voulais pas rester non plus toute l'année à bord, donc on a trouvé un système un peu... à l'époque... on a fait du 14/7, 14 jours à bord et 7 jours de repos. 7 jours à bord et 7 jours de repos, vous pouvez le justifier dans la mesure où vous êtes sur une unité qui tourne en continu. Après, moi, je ne naviguais plus qu'une trentaine d'heures par semaine, je ne pouvais pas justifier ou prétendre avoir droit à autant de repos donc il fallait trouver un compromis avec l'armateur qui était donc mon patron et on avait décidé de faire un cycle 14-7 et les congés l'hiver. »*

Contrairement à ce qui se fait avec les artisans bateliers, la famille du capitaine ne l'accompagne pas dans le bateau. L'équipage est en effet très spécialisé, et la présence de passagers rendrait l'organisation familiale à bord beaucoup plus compliquée :

« La position de l'épouse sur un bateau passager. Sur un bateau passager vous avez un équipage et vous avez des passagers. Vous prenez quelqu'un de l'extérieur cette personne n'est rien à bord : ni équipage, ni passagère, alors vous ne savez jamais où vous situer et cela devient inconfortable. »

Si la séparation est toujours difficile, les retrouvailles sont d'autant plus appréciées. Par ailleurs, la période d'hivernage relativement longue permet des temps partagés qui n'existent pas pendant la saison de navigation :

« Là c'était plus facile et puis le bateau n'était pas en exploitation. L'hiver on faisait aussi des cycles travail repos avec les copains et quand je me trouvais à Sainte-Colombe, le dimanche, mon épouse descendait avec les enfants et on passait le dimanche sur le bateau. Là on était tout seul il n'y avait pas de passagers. C'était même bien on avait une cuisine grand luxe. On était à l'aise pour cuisiner pour quatre. Donc le métier de marinier est un beau métier, un métier de plein air, un métier de liberté et le côté familial il faut le gérer où il faut une épouse un petit peu sur mesure. »

Le transport de passagers a commencé timidement en 1985 avec un premier bateau et a trouvé progressivement un large public. L'Arène entré en exploitation en 1986 transportant une centaine de passagers, est un bateau d'environ 90 mètres de long qui navigue jusqu'aux années 90, période où le deuxième bateau de 110 mètres arrive. En 93 un armateur italien exploite un nouveau bateau de 118 mètres et en même temps la société CroisiEurope de Strasbourg en plein développement, introduit des unités sur le Rhône. Ainsi, au fil du temps,

la flotte rhodanienne grandit. Des Compagnies américaines rejoignent également le Rhône en 2000, elles repartent en 2004 en raison des événements du 11 septembre, mais reviennent par la suite. En 2005, on note l'arrivée de deux bateaux allemands, qui sont toujours là et régulièrement de nouvelles unités apparaissent. L'activité se développe largement, des armateurs italiens, allemands, suisses, hollandais, se sont l'un après l'autre installés sur le bassin rhodanien et se sont 22 bateaux qui devraient naviguer régulièrement en 2013. Reste à régler cependant le problème de l'aménagement des quais pour accueillir au mieux toutes ces unités. Les professionnels remarquent en effet avec regret que sur la rive gauche du Rhône récemment réaménagée à Lyon, rien n'est prévu pour le ravitaillement des bateaux et l'embarquement des passagers n'est pas toujours commode. Ainsi les autobus n'ont aucun accès au quai, ce qui apporterait pourtant un surplus de confort à un public souvent âgé. Le constat porte également sur les autres villes d'étape où bien souvent il manque des branchements d'eau ou d'électricité. Un enjeu non négligeable pour pérenniser une activité économique valorisant le bassin rhodanien.



Paquebots, Lyon. © MDR

VIII : Mutations professionnelles et lutte pour la reconnaissance

Les marinières ont vécu, selon leur âge, une part de l'histoire du transport fluvial. Celle-ci constitue un référent identitaire qu'ils partagent et dont ils sont fiers. Héritage de métier, il est bien souvent un héritage familial qui renforce sa signification au sein d'un collectif relativement restreint, hier fermé sur lui-même, aujourd'hui en quête d'ouverture au monde et de reconnaissance.

En dépit des nombreuses mutations professionnelles et de leurs efforts d'adaptation, les bateliers jugent qu'ils sont quelque peu délaissés par les pouvoirs publics. L'abandon du projet du canal Rhin-Rhône est évoqué toujours avec amertume. La politique de la prime au déchargement pendant les années Mitterrand est aujourd'hui vertement critiquée : « *on était plus de 4000 artisans, puis quand il est parti on était 1000. (...) le gouvernement n'était pas pour la voie d'eau* ».

Certains interlocuteurs évoquent les difficultés liées au mauvais entretien du réseau. Si cela ne concerne pas le Rhône équipé pour la navigation à grand gabarit, les canaux à petit gabarit renvoient à une série de problèmes : le canal du centre est fermé depuis des mois, le Doubs comporte des barrages défectueux et des problèmes de dragage. De nombreuses difficultés caractérisent les réseaux secondaires et marquent, aux dires des acteurs du transport fluvial, un certain désintérêt de la sphère politique pour ce type de navigation. Ils regrettent le « *manque de culture de l'eau* » en France s'appuyant le modèle de la Hollande pour justifier leurs propos.

Une expérimentation lancée et abandonnée par l'entreprise Peugeot est donnée en exemple d'une politique incohérente et inadaptée aux besoins contemporains. L'entreprise possède des usines à Mulhouse et des fonderies à Dompierre-sur-Besbre dans l'Allier, deux sites installés aux rives de canaux. Il est possible de naviguer entre les deux en suivant le canal du nivernais, le canal du centre puis la Saône et le canal du Rhône au Rhin, le voyage s'étalant sur 10 jours en bateau.

Jusqu'alors Peugeot achemine par camion ou sur des trains des carters de moteur ou des disques de freins de Dompierre à Mulhouse et renvoie par camions des ferrailles à la fonderie.

Aussi, l'entreprise décide-t-elle de tenter l'expérience du transport par la voie d'eau. L'intérêt est double : financier, puisque cela doit entraîner une économie importante de carburant et de main d'œuvre ; logistique, car le bateau se rend à Dompierre chargé des pièces encore chaudes, tout juste sorties de fonderie. La fonte refroidit à température et humidité constantes dans la cale de la péniche. A l'arrivée, le matériau est immédiatement usinable sans frais de stockage. Le bateau repart ensuite plein de ferraille usagée à destination de la fonderie qui les retraite. Un responsable de l'association Promoflavia raconte la suite :

« Peugeot fait une expérimentation. Il trouve que c'est rentable à partir de 8 voyages par mois, et il estime que sa quantité lui permet de monter jusqu'à 20 voyages par mois. Ça marche pendant 3/4 mois : plus d'eau dans le canal... canal fermé ! Pas d'eau. Pourquoi ? Parce qu'il y a un barrage, il y a un lac de barrage qui alimente le canal du centre ; ce lac de barrage a été vidangé parce qu'il fallait faire une vidange tous les dix ans, c'est l'année de la sécheresse... Il ne s'est jamais rempli, il n'y a pas d'eau dans le canal. Le canal n'est toujours pas rouvert. Peugeot a dit j'arrête, je repars aux camions, j'abandonne la navigation. Peugeot est au bord du canal et il n'utilise pas la voie d'eau, voilà. »

Pour les professionnels du transport fluvial l'exemple d'une belle occasion ratée.

Au-delà de l'aspect politique, les mariniers estiment que l'opinion que les « gens d'à terre » se font de leur métier, renvoie au passé, à l'étrangeté, à la méconnaissance : « *Ils croient tout de suite qu'on est des arriérés* ».

Il y aurait un hiatus important entre le monde des mariniers et les citoyens sédentaires : « Et bien, c'est par les gens, c'est par le public. Hein, vous prenez des gens dans Lyon, vous leur dites s'ils ont déjà fait attention s'il y a des péniches, s'ils ont vu des péniches, ils ne savent pas dire. Il y a des gens qui ne savent même pas qu'il y a des péniches qui naviguent sur les rivières du coin. »

« Ah, ouai, les gens, ils croient qu'on vie encore à l'époque des hommes des cavernes ».
« Les questions, est-ce que vous avez un frigo ? Et comment vous mangez ? »
« Ils nous prennent vraiment pour les hommes des cavernes. Il y a même des gens, on n'a rien à leur envier. Hein, vous voyez, nous c'est pas la plus grande des habitations, mais c'est quand même... »

Les mariniers éprouvent le sentiment d'une grande méconnaissance de leur milieu professionnel. Les raisons possibles de cette méconnaissance sont multiples. Nous avons affaire à deux mondes qui se côtoient mais qui se rencontrent peu. Nous remarquons une forte endogamie professionnelle et l'on peut ajouter que le cercle d'amis se construit essentiellement dans ce milieu. Par ailleurs, au regard de l'importance de l'expérience empirique dans ce métier, l'on recrute prioritairement des gens issus de familles de mariniers. Cependant, et cela pourrait conduire à un changement, le nombre de bateliers disponibles étant insuffisant pour répondre à la demande, une nouvelle école se crée à Montélimar et l'utilisation d'un simulateur de navigation au port Lyon Edouard Herriot ont pour vocation de former rapidement de nouveaux capitaines.

Par ailleurs, les activités portuaires restent peu visibles et sont installées, au cours du XXème Siècle, aux marges des villes. Les bateaux passent et ne s'arrêtent que très peu dans les zones habitées. Autant d'éléments qui isolent la profession du reste de la société civile.

Pourtant, le transport fluvial, aujourd'hui équipé d'outils de haute technologie, est associé à des enjeux économiques et écologiques contemporains de première importance. Alternatif au « tout routier », il détient un fort potentiel de développement, notamment sur le bassin rhodanien. C'est pourquoi, les acteurs du transport fluvial sont en attente de reconnaissance. Certaines associations comme Promofluvia travaillent à faire connaître les enjeux liés à cette profession. Une autre association, Les Amis du Lien, qui a pour fonction de gérer le bateau-chapelle de Lyon (nommé Le Lien) et qui confie la charge pastorale de la communauté des bateliers à bord du bateau à l'Aumonier des bateliers, profite du Pardon des mariniers qu'elle organise pour promouvoir le transport fluvial. Cette fête, à l'origine religieuse et spécifique aux bateliers est en effet ouverte à un large public qui peut visiter des bateaux, des expositions et rencontrer des professionnels chaque année pendant un week-end du mois de juin. L'implication de mariniers militants pour leur profession participe de ce travail de communication. En outre l'Association familiale de la batellerie du bassin rhodanien en profite pour s'exprimer à propos du manque de structures scolaires spécifiques pour accueillir les enfants de mariniers.

Le monde du transport fluvial est donc en mutation permanente et tente de trouver le chemin le conduisant à une meilleure reconnaissance dans la société contemporaine et une prise en compte des difficultés inhérentes à son mode de vie spécifique.

Conclusion

Les récits de vies de bateliers que nous recueillons renvoient à des relations familiales. Le métier se transmet le plus souvent de père en fils ou en fille sur plusieurs générations et l'on observe un véritable système d'unions endogamiques dans le milieu professionnel. La profondeur historique familiale est renforcée par un maillage de relations de parenté horizontale qui fait se rencontrer frères, sœurs et cousins dans cette même communauté. L'essentiel de l'apprentissage s'opère au contact des parents de manière empirique et dès le plus jeune âge, d'abord pendant les vacances puis comme matelot à temps complet. Le processus cognitif passe essentiellement par imitation des gestes techniques, des plus simples aux plus complexes, gagnant progressivement en autonomie par accumulation des expériences. Participer à l'entretien du bateau, donner le « coup de main » pour réparer une pièce défectueuse, réaliser un amarrage, prendre la barre dans les secteurs et conditions les meilleurs avant de naviguer dans les passages réputés les plus délicats, tel est le long parcours initiatique des bateliers. L'école apporte une connaissance théorique et enseigne les pratiques de gestion nécessaires pour assumer le métier d'artisan. Cependant l'expérience acquise sur le bateau est beaucoup plus appréciée que le diplôme et c'est un état de fait particulièrement souligné sur le Rhône, fleuve pourtant transformé et assagité par les aménagements mais qui garde auprès des mariniers une réputation de cours d'eau difficile à naviguer.

Les témoignages enregistrés sont également des histoires de relations entre des hommes, des femmes, des bateaux et des cours d'eau. Le Rhône apparaît comme un fleuve singulier marqué par des temporalités fortes, celle du fleuve sauvage et capricieux dont le débit et la configuration étaient à l'origine de nombreuses difficultés de navigation. Puis celle du fleuve aménagé, canalisé et éclusé, accueillant de nouvelles générations de bateaux pour des transports toujours plus volumineux.

Sur l'eau hommes et femmes se complètent et les couples construisent un espace mouvant spécifique. Les bateaux sont à la fois des lieux professionnels et de vie familiale. Outre les conditions de travail qui s'améliorent, du macaron au joystick, le marinier devient pilote assisté par l'électronique embarquée, c'est aussi l'espace privé qui gagne en confort.

Le fleuve change, les bateaux évoluent et c'est l'organisation d'une profession qui, progressivement connaît un ensemble de mutations. L'abandon progressif de la bourse d'affrètement oblige les artisans bateliers à repenser leur métier. Ils doivent négocier, entrer dans un système de concurrence et de fait, le collectif solidaire des mariniers perd en humanité ce qu'il gagne peut-être en efficacité. Encore, qu'il ne maîtrise pas le marché, et les relations avec les intermédiaires rend l'affaire compliquée.

Aujourd'hui, la navigation fluviale est mêlée à des enjeux économiques et écologiques de première importance. De fortes potentialités de développement s'offre à cette activité, notamment sur le bassin rhodanien.

Reste à convaincre le monde politique, les clients potentiels et à construire une image positive et attractive auprès du grand public. L'histoire épique et singulière de cette profession n'est-elle pas un atout important dans ce jeu de la communication ?

Références Bibliographiques

Le Sueur Bernard, Mariniers, Histoire et mémoire de la batellerie artisanale, Editions du chasse-Marée, Douarnenez, 2 Tomes, 2005.

Le Sueur Bernard, La Grande Batellerie, 150 ans d'histoire e ka Compagnie Générale de Navigation, XIXème – XXème siècles, Edition La Mirandole, Conflans-Ste-Honorine, 1995.

Vogeleisen Denise, Alisé Dominique, Ces gens de l'eau, Strasbourg, 1996.

Tour de cochon !

A cette époque, sur le Rhône, la "Réglementation administrative" qui était de mise dans l'exploitation- commerciale sur toutes les autres voies navigables n'était pas du tout imposée et tout se "passait en famille" et en pleine liberté aux seules conditions impératives, toutefois, que "nos propres problèmes" soient réglés par nous- mêmes et que nous "apportions complète assistance" à tous bateaux en difficulté(s) naviguant et s'aventurant sur le fleuve à l'époque dit "sauvage"...

Hors donc, par une fin d'après- midi qui s'achevait, en saison hivernale, le Chef de Marine fût alerté qu'un bateau de la Compagnie, venait de "tutoyer" par son flanc bâbord, une méchante et agressive roche, occasionnant une importante voie d'eau en raison d'une large déchirure de la tôle de bordée.

L'évènement a eu lieu dans la région de Pont- St- Esprit ?

Fort heureusement, le bateau étant léger, la pompe "vide- cale" arrivait à le maintenir en flottaison, d'autant que le Capitaine (aussi avisé qu'expérimenté) avait pu rapidement réussir à passer une partie de bâche contre la "plaie" béante (de mémoire Ø 60 cm ?) pour aveugler partiellement, sommairement et temporairement la voie d'eau.

Nota : sans cette précaution prompte et relativement efficace, le bateau aurait sombré très rapidement ...

"Branle- bas de combat" !

Le Chef de Marine alerte le Directeur d'Exploitation qui alerte le Capitaine d'Armement ! Tout le monde, parti de la région lyonnaise en trombe avec son arsenal d'intervention, se retrouve sur le lieu du sinistre pratiquement simultanément.

La confusion et l'angoisse règnent à bord et on ne peut imaginer le contraire.

Le bateau "fait eau" par une forte brèche, la tôle déchirée augure une réparation difficile, la zone est déserte, la nuit est noire, le froid est vif, le Rhône roule de fortes eaux...

Il faut faire un batardeau dont le principe fondamental est simple.

Il est nécessaire d'étancher complètement la voie d'eau, puis de réaliser un coffrage dans lequel on coulera un mortier composé de sable fin et de ciment "prompt" (pour une prise rapide) qui va l'obstruer avec la mise en place d'une petite goulotte pour évacuer l'eau résiduelle.

Nota : une goulotte - de fortune- peut être faite en utilisant, par exemple, une bouteille dont on a détaché le cul. Quand le ciment a fait sa prise et aveuglé complètement la voie d'eau, il suffit de boucher la bouteille ayant servi de tuyau d'irrigation.

En l'occurrence le plus difficile était d'aveugler la voie d'eau béante et déformée.

Des chiffons maintenus par des planchettes et des étançons se sont avérés inopérants en raison de la pression de l'eau qui pissait avec insistance...

La solution idéale dans ce cas est la pose d'un morceau de lard contre la "plaie" et de l'étançonner solidement.

Le lard par sa graisse épaisse est un bon "bouchon", souple, presque modelable et sa couenne constitue une enveloppe protectrice résistante.

Pas de temps à perdre !

Les 3 hommes partent ensemble en voiture vers le village proche à la recherche d'une boucherie qu'ils ne tardent pas à découvrir.

Nota : à cette époque - ± 1970 - les "commerces de proximité" existaient encore dans presque tous les villages...

Il était environ 1 heure du matin...

Les membres du "commando" pour réveiller le boucher se pendent à sa sonnette, tambourinent à sa porte et actionnent le klaxon de la voiture...

L'effet ne se fait pas longtemps attendre.

Les volets du premier étage s'ouvrent avec violence et "notre homme" apparaît dans l'encadrement de la fenêtre, gesticulant et hurlant "au scandale" ! Dans ce récit il sera fait grâce du vocabulaire assortissant les invectives proférées à l'encontre des noctambules.

Quand il se fût quelque peu calmé, les "trublions" purent formuler leurs intentions, savoir acheter un morceau de lard...

Cette "prétention" eût le don de raviver sa colère car il estimait que déranger quelqu'un, à une heure aussi indue, pour acheter un bout de lard, était inadmissible...

Mais quand il lui fût expliqué, avec calme et précision, l'impérieuse et indispensable nécessité du morceau de lard et que notre commande portait sur le lard d'un cochon tout entier, notre homme, saisi, abasourdi, interloqué par l'insolite de la situation, devint rapidement un commerçant plein de sollicitude et d'empressement.

C'est ainsi que cette nuit là un dramatique et tragique naufrage fût évité grâce à un batardeau efficacement réalisé avec du lard et dans les règles de l'Art...

En conclusion une "histoire... cochonne" !