

LZ
98L5
(4)

Profession ? Marinier



Profession?

Marinier

Marinier
Profession? Marinier
Profession? Marinier

4185

30
13-14

Profession ? Marinier

par
Annie LORENZO
Préface d'Alain FAUJAS
Photographies de Jean-Daniel SUDRES

ISSN 0296-242X

4°2
9845
(4)

CH. MASSIN





PREFACE

Alain Faujas

Marinier n'est pas le nom d'une profession, mais celui d'une tribu, le peuple de l'eau. Papa est né sur une péniche et maman aussi. Le fils, la fille, se marieront avec la fille, le fils, venus d'un bateau rencontré au hasard d'une écluse. Question de chromosomes. Il est tout petit, ce peuple des marins d'eaux douces. Qu'est-ce qu'une population batelière de sept mille âmes, comparée aux trois cent cinquante mille personnes qui travaillent, en France, dans le transport routier ? Un village.

Un village où l'on n'est pas riche. On y gagne le SMIC le plus souvent, que l'on possède son propre bateau ou que l'on soit salarié d'un armateur fluvial. On y est cabochard et fort en gueule ; les réunions syndicales dans les bourses d'affrètement sont l'occasion de disputes homériques. Mais, dans ce village-là, on a le cœur sur la main et la confraternité n'est pas un vain mot ; on s'entraide ; on s'invite à bord pour faire admirer la péniche flambant neuve ; ensemble on réveillonne et on répare une hélice endommagée.

Conflans-Sainte-Honorine, au confluent de la belle Seine et de l'Oise paresseuse, est la place de ce village. Les mariniers y célèbrent leur « Pardon ». Un musée les aide à se souvenir des temps durs, mais savoureux, où le moteur diesel n'existait pas et où le cheval tirait fort sur le chemin de halage.

Non, la batellerie n'est pas un métier, mais une véritable civilisation qui remonte loin dans l'Histoire. Écoutons Strabon, contemporain gaulois de Jésus-Christ : « Le Rhône peut être remonté très haut avec des cargaisons considérables. Les marchandises passent par la Saône, puis elles sont transportées jusqu'à la Seine d'où elles descendent jusqu'à l'Océan ». Lyon, capitale des Gaules, est née du mariage du Rhône et de la Saône. Paris doit ses armoiries et une partie de sa bonne fortune aux Nautes, la confrérie des marchands de l'eau. Les bateliers de Strasbourg ont élaboré, à partir de 1350, un « Enckerzunftartikkelbuch », un livre des statuts de la « tribu de l'ancre », complété en 1446, 1717 et 1752.

Cette richesse culturelle se retrouve dans les noms dont les mariniers des fleuves et rivières de France ont désigné le bateau de leur vie. Les terriens ignares parlent de péniche. Eux, ils ont conçu la pinasse de l'Adour, la gabare de la Garonne, le courpet de la Haute-Dordogne, la yole de Charente, la flute du Berry, les chalands de la Loire et de la Vire, la galiote de Basse-Seine, le coche d'eau à Paris, la gribane de Somme, la mignole de Meuse, la barque du Rhône, l'arlequin du Doubs. Autant de noms doux génériques, qu'ils personnalisent en donnant un prénom à leur outil de travail et domicile ambulant. Va pour Sophie-Marie, Monique, Nini, Gros Jules, Destrier, Saint-Michel. Il est tellement important ce bateau ! Qu'il soit en bois ou en fer, que son moteur développe 800 chevaux ou pas grand-chose, qu'il pousse ou qu'il tire, qu'il soit équipé d'un radar ou d'un simple radio-téléphone, ils l'aiment comme aucun banlieusard n'aimera son pavillon, ni aucun artisan, son échoppe.

Elle n'est pourtant pas drôle tous les jours la vie à bord. Quelques fois, la femme serre sur sa poitrine les papiers et l'argent parce que le naufrage semble imminent en raison d'un abordage ou d'une voie d'eau. Les déplaçants et les rages viennent le plus souvent d'ailleurs : de l'exil du garçon dans un pensionnat pour qu'il y suive une scolarité normale, du froid lorsqu'il faut démonter en plein hiver l'abri du pilotage pour passer à vides sous les ponts, de l'attente du frêt qui ne vient pas ou de l'angoisse des traites inexorables qui tombent pour le remboursement du nouveau moteur.

Mais que de joies en compensation ! Ces nomades vivent pour arpenter les chemins d'eaux qui les conduisent de Reims à Gand et de Strasbourg au Havre. La liberté, pour eux, vaut tous les sacrifices. Elle leur donne de vivre en communion avec la nature, de découvrir à chaque boucle et à chaque pile de pont un panorama renouvelé. Débrouillards comme pas deux, les bateliers exercent cent métiers, car il faut savoir, à bord, travailler le bois et le fer, colmater une brèche avec du ciment, réparer le joint d'un radiateur avec un carton à chapeau,

piloter en finesse dans les remous, nettoyer la cale après un chargement de chlorures.

Et puis, il y a l'odeur douceâtre des sas qui se remplissent ou se vident, les bonjours échangés avec l'éclusier, les hérons rencontrés. Par-dessus tout, il y a la maison de poupée où gîte la famille. Dix, quinze, vingt mètres carrés utilisés de fond en comble pour y faire rentrer une salle de séjour lilliputienne, une cuisine, des lits-placards. Plafonds bas, propreté nickel, jardinières fleuries confèrent à ce nid une chaleur et une sérénité extraordinaires, renforcées encore par le fumet des plats mijotés qui embaume la cuisine. Nulle part le mot «foyer» n'a mieux mérité son nom que dans la lumière tamisée de ces hublots.

La batellerie française connaît des difficultés. Au premier abord, le profane a du mal à comprendre pourquoi. Voilà un mode de transport lent, certes, mais qui achemine des quantités exceptionnelles de produits de toute sorte. La productivité d'un marinier est quatorze fois plus élevée que celle d'un cheminot. Le transport d'une tonne sur un kilomètre coûte trois fois moins par voie d'eau que par route. Le canal protège l'environnement, régule les fleuves et sert l'agriculture.

Comment expliquer, dans ces conditions, que 6 % environ des marchandises soient transportées en France par péniches alors que ce pourcentage atteint 19 % en Belgique, 25 % en République Fédérale d'Allemagne et 57 % aux Pays-Bas ? Comment expliquer que la voie d'eau perde, année après année, des trafics et que, depuis 1970, elle ait vu disparaître 40 % de ses marchés ? Comment expliquer que la Mer du Nord et la Mer Noire entrent en communication par le Rhin et le Danube alors que le canal à grand gabarit de la Saône au Rhin reste un sujet de discours ? Les ennemis de la voie d'eau sont nombreux et puissants. La conjoncture économique et technique supprime des transports. Electricité de France, forte de ses centrales nucléaires, n'a plus besoin de charbon et guère de fuel. Le marasme de la construction immobilière réduit à peu de chose la demande de sables et de graviers. Renault et Talbot, malades, réduisent le nombre des voitures transportées par eau vers les lieux de stockage et d'expédition. La SNCF qui transporte à bas prix et de porte à porte des tonnages importants, et les routiers si souples et si rapides, arrachent aux mariniers des contrats dans le domaine des céréales et des denrées alimentaires.

La voie fluviale française est gênée par des handicaps qui lui sont propres. Son réseau à grand gabarit, qui permet les passages des bateaux les plus performants, souffre de

discontinuités entre le Rhône, le Rhin, la Seine et les canaux du Nord. Le réseau «Freycinet» qui accepte seulement les petites péniches de 38,50 mètres représente des cul-de-sac pour les convois lourds. De surcroît, le réseau à grand gabarit est isolé du reste de l'Europe, hormis le Rhin français.

L'Etat, qui a déjà beaucoup de mal à financer l'entretien des canaux et des écluses, ne tient pas sa promesse d'étendre les liaisons à grand gabarit. Le projet de canal de la Saône au Rhin est un bon exemple des tergiversations des pouvoirs publics. Il a été déclaré d'utilité publique puisqu'il permettrait aux convois de plus de mille tonnes de passer de la Mer Méditerranée à la Mer du Nord. Malheureusement, il coûte cher, aussi cher que le TGV Atlantique, mais celui-ci sera rentabilisé en une dizaine d'années alors que le canal n'aura pas de recettes équivalentes.

Si l'Etat continue à verser chichement des crédits pour les canaux, ceux-ci risquent de ne plus être fiables. Les rives qui s'écroulent, les portes d'écluses qui manœuvrent difficilement pourraient décourager le peuple de l'eau d'utiliser les petits canaux. La vie fluviale se concentrerait alors sur les grands axes où la concurrence fait déjà rage. L'excès de capacités de transport obligera alors à se livrer à une opération qui tord le cœur aux mariniers : le déchargement de la cale, c'est-à-dire la démolition des péniches vétustes et peu rentables. La navigation fluviale n'en disparaîtra pas pour autant, mais elle deviendra plus industrielle et perdra en chaleur ce qu'elle gagnera en efficacité.

Ceux qui voudraient connaître la vie des marins d'eaux douces ne se contenteront pas de visiter un musée ou de lire un livre. En famille ou entre copains, ils loueront un bateau pour un week-end ou pour une semaine d'été. Ils apprendront à piloter à six kilomètres à l'heure et à lire une carte fluviale. Ils manœuvreront les manivelles des vannes, bavarderont avec l'éclusier et chercheront leur ravitaillement loin dans les terres. Ils dîneront en regardant le soleil se coucher derrière les peupliers. Dormiront bercés par les clapotis que le règne aquatique provoque en vaquant à ses affaires nocturnes. Au petit matin, tirés de la couchette par les cris des poules d'eau, ils admireront les écharpes de brume posées sur le miroir liquide. Ce tourisme fluvial très attachant pourrait bien avoir pour vertu de convaincre les pouvoirs publics que le canal n'a pas complètement fait son temps.

Il est 6 h 30. L'écluse ouvre ses portes avec le jour. Il est temps de reprendre le fil de l'eau. Larguez donc les amarres !

AVANT-PROPOS

Annie Lorenzo

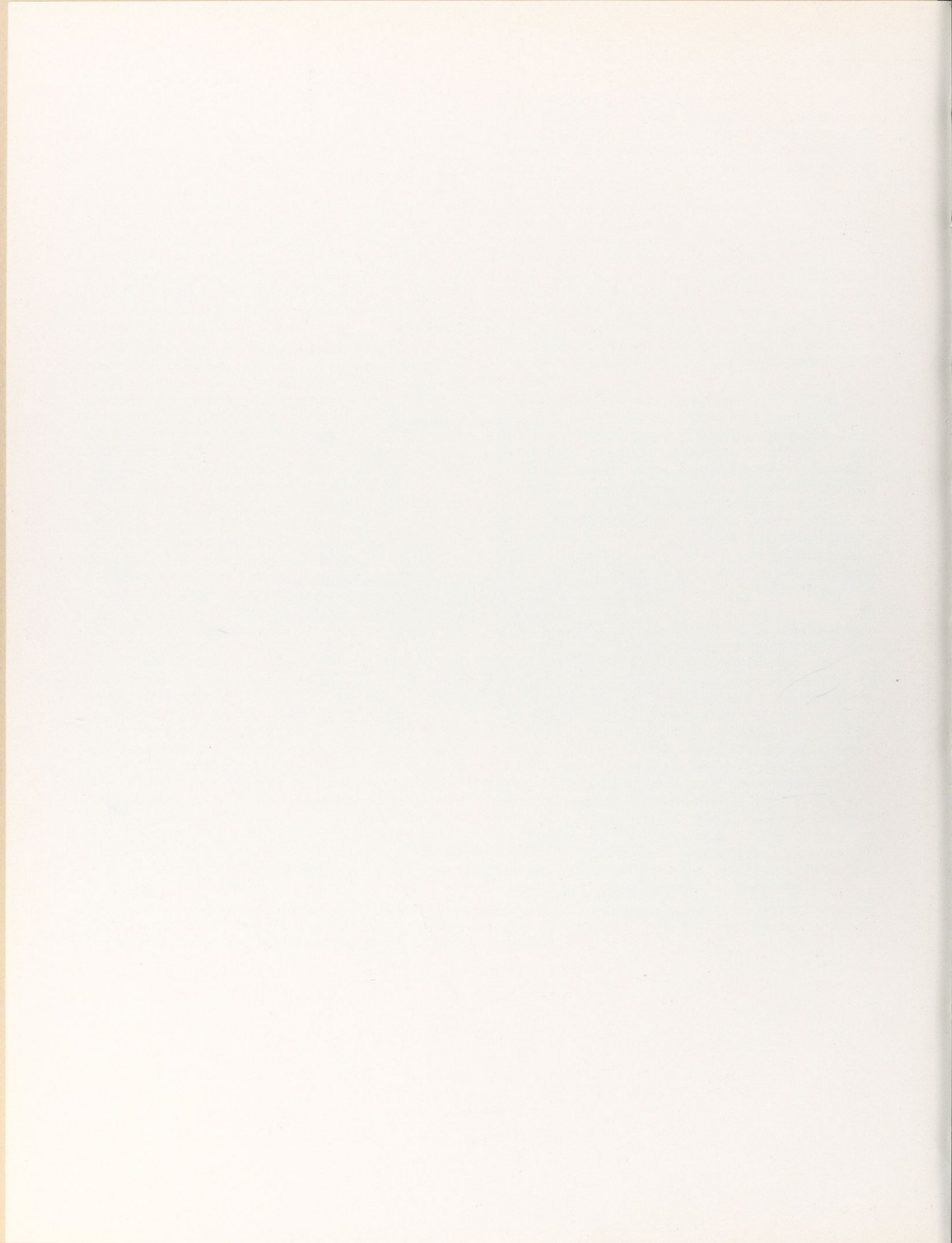
Le mot de marinier évoque irrésistiblement l'image non-chalante d'une péniche coquette glissant sur la rivière. Ce n'est cependant qu'un des aspects d'une profession qui a bien d'autres visages.

Ils apparaissent dès que l'on considère la navigation fluviale dans une triple perspective : la batellerie artisanale et industrielle, la tradition et le modernisme, les débuts et la fin de la vie active. Les marins choisis dans ce livre l'ont été en ce qu'ils reflétaient cette diversité étonnante.

D'où les chapitres suivants :

Des marins modernes	Page 7
Artisans de toujours	Page 25
La batellerie industrielle traditionnelle	Page 43
L'élite : les bateliers du Rhin	Page 59
Nostalgie d'un métier.	
La passion d'être marinier	Page 81





DES MARINIERS MODERNES

Guy et Christiane Fol
«Le Néri»



Le Néri au port.

La batellerie, artisanale ou industrielle, n'échappe pas à la querelle classique des Anciens et des Modernes.

Guy et Christiane Fol appartiennent à une génération qui tente de concilier ses aspirations au renouveau et les résistances d'une profession traditionnelle. «Le Néri»,

péniche performante et confortable, est un bel exemple de cet équilibre.

Le progrès ? Des gestes qui changent, un regard et un sang neufs, l'énergie d'évoluer pour réussir.

