



**HAL**  
open science

## Gens de l'eau. Structure familiale de la batellerie artisanale du nord de la France

Fabienne Wateau

► **To cite this version:**

Fabienne Wateau. Gens de l'eau. Structure familiale de la batellerie artisanale du nord de la France. *Ethnologie française*, 1989, XIX (4), pp.350-361. halshs-00509562

**HAL Id: halshs-00509562**

**<https://shs.hal.science/halshs-00509562>**

Submitted on 25 Oct 2010

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Avant de devenir une activité exercée à temps complet et de se professionnaliser, la batellerie artisanale — transport par voie d'eau de matériaux lourds ou encombrants — était une activité saisonnière et exclusivement masculine, car transporter était après la moisson ou les vendanges, le métier second de nombreux paysans (Braudel, 1967, p. 320).

Depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, la batellerie, extrêmement régionalisée, n'exploitait que le réseau naturel de navigation. Il faudra attendre le XVIII<sup>e</sup> siècle, par conséquent, face à la demande croissante des villes en produits frais et bois de chauffage, des canaux reliant les différents bassins entre eux soient construits.

Ainsi, d'une activité exclusivement masculine, saisonnière et de surcroît secondaire durant la longue ère fluviale<sup>1</sup> (voir lexique en annexe), l'activité de transport par voie d'eau s'organise et se structure au cours du XVIII<sup>e</sup> siècle, pour devenir une véritable corporation. La femme jusqu'alors étrangère à la navigation, devient progressivement membre à part entière de l'équipage. L'industrialisation massive du XIX<sup>e</sup> siècle et la nécessité de desservir des bassins houillers en pleine croissance, conduiront la batellerie artisanale à se développer, se motoriser et se spécialiser. Désormais, le marinier vit en permanence avec son épouse et ses enfants à bord, la maison à terre étant définitivement abandonnée. La concurrence du rail provoquera la disparition de artisans bateliers de Loire et de Garonne, héritiers des grandes traditions marinières mais ne disposant pas des matières premières nouvelles tant prisées comme, par exemple, le charbon. En revanche, la batellerie du Nord s'impose comme un outil privilégié pour le transport de pondéreux. L'ère de la navigation artificielle généralisée (de 1850 à nos jours) verra en France l'apogée puis le déclin de la batellerie.

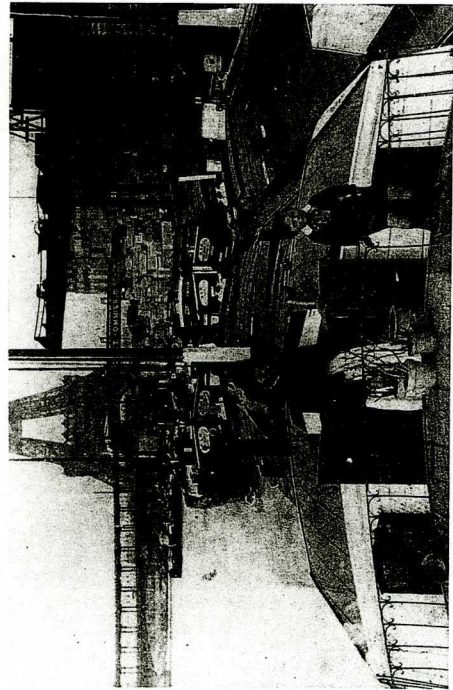
Aujourd'hui, le patrimoine individuel de ces « artisans de l'eau » se compose d'un ou deux bateaux de transport, généralement des péniches au gabarit Freycinet (38,5 m x 5,1 m, 350 tonnes).

Parfois, des bateaux de plus gros tonnage (automoteurs, automoteurs-pousseurs) leur ont été préférés, mais le marinier choisit le plus souvent de conserver un bateau dont le gabarit permet de circuler sur tout le réseau fluvial. Dans le cas où le couple de mariniers a pu accumuler un capital suffisant, il fera l'acquisition d'une maison à terre pour éventuellement « débarquer », la retraite venue. Mais nombreux sont les mariniers, qui aujourd'hui encore ne possèdent que leur seule péniche.

Ces artisans fréquentent principalement la Seine et les canaux du Nord où le trafic est régulier et travaillent en concurrence avec les grandes compagnies employant des mariniers salariés. La plupart des quelques 2 000 péniches encore en activité naviguent ou stationnent aux alentours de Conflans-Sainte-Honorine. Malgré l'étendue du réseau fluvial français et ses vastes possibilités de navigation, la batellerie demeure toujours très régionalisée. En fait, les mariniers de Conflans, pour rester « dans leur coin », refusent en général les transports vers l'est et le sud du pays<sup>2</sup>.

Activité s'adaptant et perdurant depuis le XIV<sup>e</sup> siècle, il apparaît donc intéressant d'examiner les effets de la crise que traverse actuellement cette profession, sur l'élément central de sa reproduction : la composition de la famille-équipage.

La pratique de l'activité batelière artisanale s'apparente à un mode de vie particulier où l'outil essentiel à l'exercice de la profession : la péniche, constitue l'articulation entre l'économique, la parenté et les systèmes de valeurs. L'organisation à bord et son fonctionnement sont directement liés à des rapports de parenté qui garantissent la reproduction de la profession. Elle repose d'autre part, sur un système économique figé et désormais inadaptable, dont la survie actuelle n'a été possible que parce qu'il a été producteur d'idéologies. Cette forme d'organisation sociale perdure depuis l'âge des canaux. Elle fut, à son origine, déterminée par l'essor de la navigation. Aujourd'hui, à l'inverse, les stratégies économiques résultent d'une volonté de préservation de la structure familiale existante.



Le bateau « Noël », en attente de déchargement au quai de Grenelle, à Paris. Devant la cabine, dans la « graine », la mère de Noël. Sur l'« Huis », assis sur le garde-corps, Noël. Photo datant de 1909.

### Principes de la transmission

Les mariniers ne possèdent que leur bateau. Il représente le seul bien susceptible d'être transmis aux enfants. Exceptionnellement, une maison à terre complète l'héritage, mais sa transmission n'entre pas dans le même processus que celui des péniches, et reste sans enjeu stratégique apparent.

En principe, il revient un bateau à chaque enfant en âge de naviguer seul (16-17 ans). Ainsi, un couple installé sur une péniche va projeter, dès le début de sa navigation commune, d'accumuler un capital afin de pouvoir donner à chacun de ses enfants, un bateau : le bateau de famille<sup>3</sup>.

Prenons un exemple pour illustrer ce processus : Noël, l'ainé de deux garçons est né sur le Noël, bateau que ses parents ont acheté dans l'espoir de pouvoir lui transmettre à son adolescence, et qui porte déjà le prénom de l'enfant à naître. Pour l'instant, le Noël est le bateau sur lequel les parents naviguent. A la naissance du second fils (Alfred), Noël est encore trop jeune pour naviguer seul. Pourtant, ses parents vont acheter un second bateau, neuf, qu'ils baptiseront L'Alfred. Ils s'installent sur ce dernier, laissant le soin à un commis, puis à Noël, de faire naviguer le Noël, alors devenu bateau de famille<sup>4</sup>. Les gains de l'affrètement et des voyages du Noël reviennent toutefois aux parents.

Dès l'âge de 17 ans environ, Noël va faire naviguer lui-même le bateau de famille qui ne lui reviendra définitivement qu'à son mariage. Il n'est pas rémunéré, mais par son travail et les gains

apportés, Noël va non seulement « acheter son héritage » mais aussi et surtout assurer le futur héritage de son frère cadet. En effet, si Noël n'avait pas travaillé pour ses parents et aidé à rembourser les emprunts contractés pour l'achat de l'Alfred, l'achat d'un troisième bateau neuf lors de l'installation de son jeune frère Alfred sur l'Alfred n'aurait pas été possible. Désormais, c'est au cadet de travailler un certain temps pour eux, afin de pouvoir contribuer à l'achat du bateau d'un frère ou d'une sœur. Dans ce cas particulier, le cadet aide à finir de payer les traites du Saint Milfor, dernière acquisition de ses parents.

Ainsi, c'est parce que l'ainé navigue que le cadet pourra naviguer. Ce roulement dans l'attribution des bateaux facilite la transmission d'un patrimoine comprenant à la fois l'outil de travail et la maîtrise de savoir-faire propres à la profession de marinier. Le bateau de famille, constitue le pré-héritage de l'adolescent. Il peut être récent parce qu'acheté neuf par les parents, ou ancien, voire même vétuste, parce que transmis déjà plusieurs fois<sup>5</sup>. Sa transmission définitive ne se fera qu'au moment du mariage du fils. Le nouveau couple formera alors un nouvel équipage et reproduira à l'identique le modèle des parents. Le bateau de famille perdra dès lors cette appellation et reddevra un bateau ordinaire, autonome, le premier bateau du jeune couple. Il ne reprendra cette appellation de bateau de famille que s'il est transmis à un enfant du couple. Aussi, le bateau de famille n'est-il jamais le bateau sur lequel naviguent seuls les parents, mais un bateau transmis à



Espace habitable sur le bateau « Villa des Laure ». La cuisine dans la cabine (1987).

un enfant, la toute première péniche du marinier célibataire.

Plus tard, l'acquisition d'un bateau neuf sera rendue possible en partie par l'épargne du couple et la vente du bateau hérité, en partie par l'aide éventuelle de leurs parents respectifs, en sorte que le capital « avancé » correspondant à la seule force de travail de l'adolescent non rémunéré, lui sera plus ou moins rendu. Pour les parents, ce roulement est l'assurance de toujours naviguer sur un bateau neuf et donc de minimiser les dépenses liées à l'usure du bateau. Dans ce système, le crédit est permanent et les réinvestissements réguliers. Seul le dernier bateau des parents reviendra au dernier enfant ou sera vendu, et le produit de la vente partagé.

Ce modèle de transmission met en évidence la circulation des bateaux à l'intérieur du groupe familial et leur utilisation dans le temps. En effet, contrairement aux propriétés foncières (terres et bâtiments d'exploitation agricole), la dégradation des bateaux intervient prioritairement dans le principe de reproduction de l'activité. Dans une vie, un couple navigue successivement sur environ quatre bateaux qu'il conserve une quinzaine d'années chacun. Au-delà de cette période, les frais d'entretien deviennent trop importants. Le bateau est alors transmis à un enfant. Cette usure, déterminante dans la pratique de l'activité batelière artisanale, conditionne la transmission sociale des bateaux et, de fait, toute l'organisation sociale de la corporation. Elle explique le roulement nécessaire des bateaux, des équipages et des familles.

Le *bateau de famille*, ou bateau des enfants, était « l'accoupleur » prioritairement recherché pour naviguer avec celui des parents. Autrefois, aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, avant l'automotisation des péniches (1890), la navigation en canal exigeait pour un halage mécanique (tracteur), que les bateaux naviguent en couple, l'un derrière l'autre, reliés par une corde de cent mètres de long, les deux bateaux étant tractés par une même machine. Il fallait donc trouver un « accoupleur » pour naviguer de pair. Lorsque le capitaine ne possédait qu'un seul bateau, il s'informait auprès des autres marins en quête d'attelage pour trouver un partenaire accomplissant le même voyage ; en revanche, possesseur d'un *bateau de famille*, cette contrainte disparaissait. Outre l'avantage économique que représentait la navigation de deux bateaux appartenant au même propriétaire, celle-ci permettait l'initiation des enfants au métier. Le *bateau de famille* naviguait en tête, celui des parents étant en remorque. De cette façon, les parents « suivaient » le fils dans son travail et pouvaient l'initier aux techniques et usages du marinier. Le premier bateau se chargeait de la navigation et aidait le second à entrer dans l'écluse. Depuis l'arrière, toutes les manœuvres étaient surveillées. Cet « accoupleur » dans le cadre de la navigation tractée répondait aux exigences de la rentabilité économique. Un seul bateau en traction représentait une opération coûteuse pour les compagnies de tractage comme pour les marins, trois bateaux rendaient la navigation dangereuse et inadaptées à la capacité des machines.

L'accouplement de deux péniches était donc la combinaison la plus rationnelle.

A dater de son mariage, les parents jouaient le rôle de capitaine, tandis que son épouse assurait les tâches de second ou matelot. Les enfants, souvent nombreux, apportaient une aide nécessaire au bon fonctionnement de la péniche, déchargeant un peu leur mère de son travail domestique. Chaque membre de l'équipage a une fonction précise qui évolue dans le temps, comparativement au rythme du roulement des bateaux dans la transmission. Seule exception : le marinier qui est devenu capitaine, le reste à vie.

Dans un premier temps, la jeune épouse assure le rôle du matelot indispensable qu'exige la profession. Elle se charge de l'entretien du bateau et intervient surtout lors du passage des écluses où sa présence à l'amarrage ou au *macaron* est nécessaire. Devenue mère de famille, elle est déchargée de ses fonctions et s'occupe uniquement de ses enfants et du travail domestique. Un commis tout d'abord, et son fils aîné ensuite, la remplacent à son poste. Tout comme ses jeunes enfants, elle devient alors une aide à la navigation du bateau. Lorsque tous ses enfants sont installés sur leurs propres péniches, elle retrouve sa place de second et navigue de nouveau avec son époux comme au début de leur navigation commune.

Les filles allient les tâches domestiques au travail d'aide sur le bateau, elles peuvent compléter des équipages sur le *bateau de famille*, ou sur d'autres péniches. L'aîné, (vers 16-17 ans), s'installe à l'avant du bateau appelé *peak*, et apprend le travail dévolu à sa mère en l'imitant. Logé, blanchi et nourri, — les repas se prennent dans le logement arrière avec toute la famille —, il n'est pas rémunéré. Il va ainsi permettre à ses parents de faire l'économie d'un commis et pourra entamer le processus d'acquisition de son futur bateau. Du statut d'aide étant enfant à celui de second, adolescent, il deviendra capitaine à son mariage et ce, jusqu'à la fin de ses jours. Pour ses frères cadets, le processus est similaire.

Ainsi, pour que soit respecté le principe de la transmission d'un bateau, il faut que le couple ait des enfants et en nombre compatible avec leur activité professionnelle. Toute une vie de navigation nécessite de posséder successivement trois à cinq bateaux, ce qui d'une part doit correspondre avec le nombre d'enfants à qui l'on transmet une péniche, et d'autre part, doit permettre d'épargner, de produire et de naviguer sur un bateau en bon état. Trop d'enfants dans la famille représente un risque pour la transmission des bateaux, pas assez condamne la profession.

Par ailleurs, il faut que le nombre de filles et de garçons s'harmonise au sein de la famille. Si, en

## ■ Composition de la famille

A partir du XIX<sup>e</sup> siècle, la batellerie artisanale devient une activité familiale. L'artisan qui possède un bateau vit constamment à bord avec sa

principe, le bateau revient indifféremment à une fille ou à un garçon, il semble acquis que cette indifférenciation des sexes relève davantage d'une obligation et d'une nécessité que d'une règle. Une fille est tout aussi capable qu'un garçon de naviguer, — et sa compétence est chaque jour prouvée — pourtant, statutairement elle ne devient jamais (ou que très rarement) capitaine. Cet équilibre entre filles et garçons demeure donc appréciable dans la mesure où il s'ensuit un certain nombre de stratégies matrimoniales, car si le modèle était strictement respecté selon le principe d'équivalence des sexes, les époux hésiteraient alors au mariage de deux bateaux : un transmis au fils, l'autre transmis à la fille par les deux familles respectives.

La reproduction du modèle de transmission à l'identique implique qu'aucun bouleversement historique, politique, économique ou familial ne soit intervenu. Or le XIX<sup>e</sup> et le XX<sup>e</sup> siècle ont connu des guerres, des croissances démographiques, permis la découverte de nombreux matériaux et l'ouverture de nouveaux bassins... Ainsi, ce modèle de transmission a du être adapté à la situation historico-économique des marins de chaque époque, ce qu'à travers la composition de la famille, les alliances et les devises de bateaux nous allons pouvoir observer.

Lorsque la famille est nombreuse et qu'un trop faible écart d'âge sépare les enfants entre eux, la transmission d'un bateau à chacun des cadets devient une opération délicate. Dans ce cas le père, occupé à initier l'aîné ou ayant déjà un équipage complet — préférera laisser le soin à un autre marinier de parfaire l'initiation de son cadet. Le cadet sera alors commis sur un autre bateau. Il s'engagera pour un temps dans un autre équipage, acquérant ainsi une pratique de la navigation et les responsabilités d'un futur capitaine. Cette première adaptation s'avère nécessaire pour la transmission des bateaux. Le cadet héritera, comme son aîné d'une péniche à son mariage, cette acquisition devenant par là-même le résultat de son alliance avec une héritière de bateau.

Dans la batellerie, le commis — fils cadet d'un autre équipage ou employé salarié — représente un personnage important de substitution et d'appointement<sup>9</sup>. En effet, lorsqu'un membre indispensable de l'équipage ne peut temporairement assurer son travail, un commis est embauché et logé à l'avant du bateau. Il peut remplacer l'épouse trop occupée avec ses jeunes enfants. Le plus souvent, il supplée l'aîné de la famille, supplantant déjà lui-même sa mère dans ses tâches de second. Il se substitue alors complètement à lui et devient le « second

fils » à bord, membre à part entière, même pour un temps limité, de la famille ou plutôt du bateau sur lequel il navigue. On dira « *Tiens, c'est le gars du Rosa* » du nom du bateau, de la même façon que l'on aurait appelé le fils. Le commis, rémunéré au voyage, est lui aussi logé, nourri, blanchi. Remplaçant du fils aîné manquant (ainé encore trop jeune pour naviguer seul, aîné déjà installé pour un cadet trop jeune, service militaire, décès...) Il remplit les mêmes fonctions que lui. Comme le fils, il dine avec la famille à l'arrière du bateau. Tous les enfants à bord sont considérés comme ses frères et sœurs. En principe, le commis n'épouse jamais la fille de son patron, mais il bénéficie en tant qu'élément constituant de l'unité domestique, d'un droit de regard de fils de bateau sur toutes les autres péniches, ayant de ce fait potentiellement la possibilité d'épouser toutes les filles des autres équipages. Ainsi, le commis qui remplace professionnellement le fils, devient également le « gars » de la famille avec tout ce que cela entraîne : prohibition de mariage avec ses sœurs classificatoires et alliance obligatoire à l'extérieur du bateau, protection des plus jeunes, services rendus aux « parents » fictifs...

Pour sa part, le capitaine se doit réciproquement de compléter la formation de son commis. La durée de séjour du commis dans un équipage peut couvrir une seule année si le commis a remplacé le fils pendant son service militaire, ou s'étendre sur cinq ou six ans si l'aîné est déjà installé, si le cadet est encore trop jeune ou que la mère s'occupe de ses enfants... Quelles qu'en soient les raisons, le commis complète toujours les équipages afin de combler les décalages pouvant exister entre la formation possible d'un équipage et sa mise effective au travail. La constitution d'un équipage formé exclusivement de membres consanguins ne coïncidant pas toujours avec les exigences de la navigation<sup>10</sup>. Toute l'adolescence d'un cadet peut donc se dérouler hors de la péniche familiale. Remplaçant provisoire de la profession, le commis sera pourtant « apparenté » à la famille car des relations affectives s'installent fréquemment entre les membres de l'équipage et les commis. Dans de très rares cas, en l'absence d'enfant du couple, un bateau pourra lui être transmis.

Des relations semblables d'ordre « filial », existent aussi dans les combinaisons d'équipages de marins salariés<sup>11</sup>. Une navigation commune se déroulant sur plusieurs années conduit à ce que les rapports professionnels de patron à employé s'estompent au profit de relations plus amicales, plus familiales : « *Moi, le matelot, il m'appelait Tonton,*

*et d'aîlleurs on se voit toujours, il est même parrain de mon dernier* ».

Le commis, dans ces familles d'artisans comme de salariés, joue assurément un rôle important au sein de l'équipage. Sa présence permet de suffire aux aléas du cycle de la vie familiale et de répondre aux exigences de la navigation. Elle conditionne le fonctionnement de l'unité de travail et de l'accumulation de patrimoine qui assure la transmission entre les générations. Ainsi, apparaît une parenté sociale de substitution. Le commis n'est donc pas qu'un simple remplaçant mais celui par qui la transmission sera assurée et la profession perpétuée; il représente une solution aux carences familiales en matière de navigation. En outre, que l'équipage soit composé de membres consanguins ou non — à l'aide d'un commis temporaire ou attiré —, la péniche aura toujours besoin d'une cohésion forte pour bien fonctionner. « *Ça se vérifie très bien, un bateau où il y a une vraie famille, un vrai équipage, ça marche mieux que d'autres, ça c'est sûr, c'est un problème d'équilibre* » (Gerritsen, *op. cit.*).

Dans le secteur de la batellerie artisanale, la péniche incarne à la fois l'unité familiale, l'unité de production et l'unité de résidence. Elle est tout à la fois la maison et l'atelier.

L'équipage est souvent composé, outre les membres consanguins, de personnes non apparentées qui sont intégrées dans le groupe domestique. Tous appartiennent à la même « famille » : la péniche unitaire première que constitue la péniche et qui se limite à ses contours spatiaux, se distingue de toutes les autres péniches. Un autre bateau est une autre famille, dépassant l'idée même de famille consanguine et soulignant le coalescence des principes de parenté et de résidence. Deux frères navigant sur des bateaux différents appartiennent biologiquement à la même famille mais pas à la même « maison ». Il s'agit alors de deux ménages nucléaires distincts, à production distincte. Cette première nuance à l'intérieur même d'une famille consanguine permet de repérer quatre niveaux de structure de famille qui ne sont pas exclusifs les uns des autres :

- la famille désigne le noyau, composé des parents et de leurs enfants;
- la famille est constituée par tous les membres vivant à bord de la péniche, incluant ainsi membres consanguins et non-consanguins. La péniche devient alors une unité familiale, le groupe domestique;
- la famille élargie, — comprenant les cousins germains et éloignés, les alliés, les aîeuls et les descendants — constitue le troisième niveau;

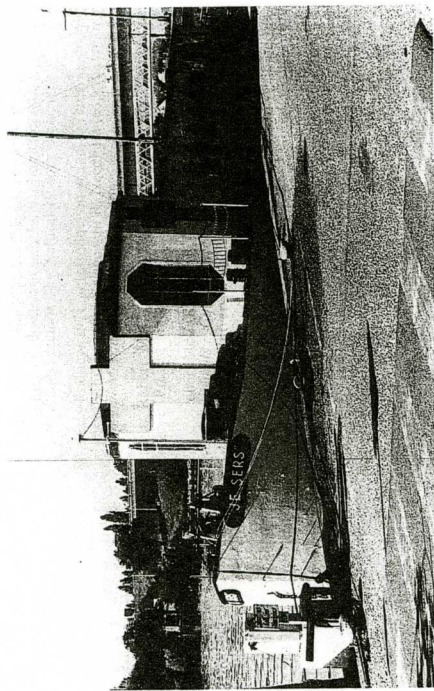
— enfin la famille est le groupe socio-professionnel tout entier, où chacun des artisans mariés y affirme son appartenance.

Cet emboîtement à quatre niveaux de la famille va permettre de « jouer » sur ces limites, et notamment de contracter des alliances avec de très proches parents. L'endogamie socio-professionnelle répondant à une nécessité.

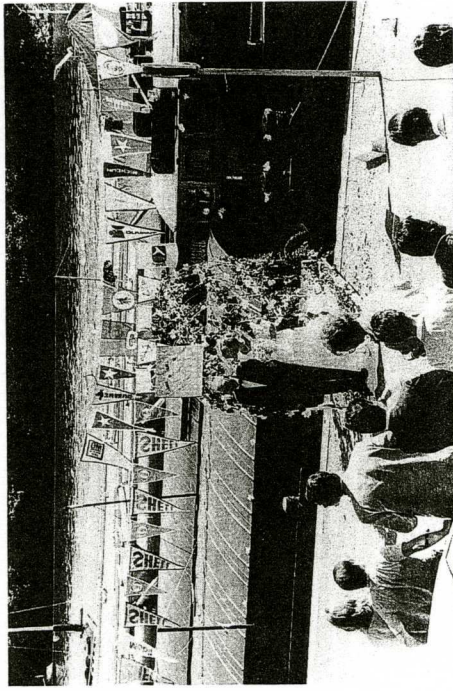
## ■ Les stratégies matrimoniales

Parce que ces quatre niveaux de la famille sont idéologiquement acceptés, les stratégies matrimoniales au cœur de la corporation auront d'autant plus d'importance. Le mariage y est très valorisé, car lui seul permet de passer du statut de second à celui de capitaine pour le fils, et du statut d'aide à celui de second pour la fille. Au mariage, le couple hérite définitivement du bateau de famille et le fils devient son propre capitaine, indépendant, libéré de ses fonctions de matelot envers ses parents, et déchargé de ses responsabilités envers son cadet. La batellerie comme tout mode de vie, où profession et vie quotidienne sont intimement liés, exige des habitudes et impose des contraintes sévères pour qui n'est pas marinier. Le choix du conjoint se portera donc exclusivement sur un membre du groupe socio-professionnel. Le mariage avec une marière est le seul mariage souhaité : « *Je vais me marier avec elle, c'est une fille de marinier, elle connaît tous les aspects de la vie de marinier. Il y en a qui se marient à des filles d'à terre; maintenant, y en a qui arrivent à s'adapter au boulot, mais va savoir si ça durera tout le temps; y en a qui arrivent à s'adapter, après elles commencent à emmerder le bonhomme, elles demandent à débarquer. Les gars ne peuvent rien faire à terre. Des fois, ils s'installent dans des bistros, mais ça va pas tous les jours. Certains sont obligés d'aller en usine, à 35-40 ans, quand on a connu la liberté, c'est pas drôle. On est plus à l'aise de toutes façons entre mariniers* ». (Gerritsen, *op. cit.*).

A la fois par habitude et tradition, par manque de scolarité et de qualification pour un travail à terre, par peur des gens d'à terre et nécessité de reproduire la profession, face à la pression de la famille et du groupe, le fils de marinier cherchera à épouser une fille de marinier. Il le résumera en ces quelques mots : « *Pour vivre sur le bateau, il faut aimer ça profondément, il faut avoir une âme marinier* » (Gerritsen, *idem*).



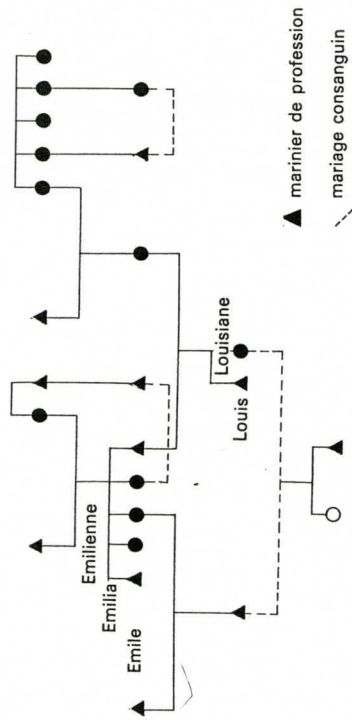
Bateau « le sers », dont la chapelle est utilisée pour les cérémonies religieuses (mariages maritimers).



Mariage marinier à Conflans. La marinière traverse la passerelle fleurie au bras de son père.

La formation des ménages dépend d'une façon décisive du travail des deux prétendants au mariage, excluant ainsi les alliances avec d'autres corporations. Le mariage n'annonce pas le début d'une nouvelle activité (même si les époux changent de statut) mais correspond plutôt à la fin de l'apprentissage, à une autonomie, et souligne l'aptitude du couple à la reproduction tant biologique que professionnelle du groupe. Les alliances quasi-systématiques au sein de la corporation sont aussi favorisées par les nombreuses rencontres de maritimers entre-eux aux bourses d'affrètement ou

sur la « rivière »<sup>12</sup>. La composition des équipages et les célibataires épousables sont connus de tous. Autrefois, les éclusiers se chargeaient de diffuser les nouvelles ou de transmettre les messages; aujourd'hui, le téléphone fluvial a remplacé cet intermédiaire. Ces mariages, autant inscrits dans les habitudes du groupe social que dans celles de l'activité professionnelle ne doivent pas bouleverser le transport marchand. Un marinier raconte : « Quand j'ai demandé ma femme à mon beau père, il a décidé alors, au lieu de reprendre un voyage pour Paris, de faire un cabotage dans le Nord. Pendant



Généalogie de maritimers attestant de mariages consanguins.

ce temps, on a écrit pour avoir nos papiers et on a mis nos affiches (faire-parts). On s'est marié le samedi chez Marco au Pont de la Deule. Le Dimanche, on a fait la noce. Le lundi, moi j'étais amarré à Fiers mais ma femme à Douai, on est allé chercher son trousseau, elle a embarqué dans le Noël, et au boulot. Notre voyage de noce, ça été un transport de charbon ».

Parmi les invités à la noce, on rencontre principalement des maritimers, plus spécifiquement des artisans et quelques éclusiers et affrêteurs (Segalen, 1972).

Dans l'alliance, la priorité est donnée à la transmission de l'outil de travail, garant de l'activité professionnelle du nouveau couple. Un mariage dépourvu de l'héritage d'un bateau ne pourrait se réaliser en batellerie artisanale, car seul cet héritage permet au fils de se marier. L'aîné des enfants reçoit de ses parents leur premier bateau de famille. L'héritage de celui-ci et le mariage du fils aîné sont donc normalement assurés. Mais pour ses frères cadets, la situation est parfois plus complexe. En effet, dans le cas où ceux-ci sont à peine plus jeunes que lui, le mariage deviendra le moyen par lequel ils obtiendront un bateau. Pour que le cadet puisse un jour naviguer en qualité de capitaine, il devra alors épouser une héritière (l'héritage revenant indifféremment à une fille ou à un garçon, cette solution est donc réalisable). L'héritière du bateau de famille est le plus souvent une aimée, qui dans la majorité des cas ne pourra épouser qu'un cadet sans bateau. Généralement, ce sont les filles qui, à leur mariage, vont vivre sur le bateau de leur époux, mais lorsque celles-ci sont propriétaires d'un bateau, ou appartiennent à une famille riche,

ou encore n'ont pas de frère cadet, alors des cadets sont « importés ».

En général, les aînés épousent des cadettes sans bateau. Pourtant, on rencontre parfois des couples d'aînés. Il peut également arriver que l'épouse aînée ait un frère cadet qui, parce qu'à peine plus jeune qu'elle, héritera de son bateau de famille à sa place. Des couples d'aînés chacun héritier d'un bateau au mariage sont peu probables. Le but premier de ces alliances n'étant pas de cumuler les richesses mais de favoriser la reproduction de l'activité en offrant à chacun des enfants, aîné comme cadet, fille comme garçon, un bateau.

Enfin, un cadet peut épouser une cadette si la transmission normale des bateaux — et dans ce cas, si un écart suffisant pour épargner existe entre l'aîné et son cadet — a pu être effectuée. Pour assurer la transmission des bateaux, la corporation s'accorde donc une marge de manœuvre à l'aide de laquelle les filles, du fait de leur statut d'héritières et du rôle indispensable qu'elles ont à bord, les frères contribuent à la réalisation. La transmission égalitaire des bateaux apparaît alors comme une nouvelle exigence.

Ces stratégies matrimoniales au sein du groupe tiennent aussi compte du phénomène de rejet manifesté à l'égard des maritimers salariés. Aujourd'hui encore, un artisan aspire à ce que sa fille épouse un fils d'artisan plutôt qu'un fils de salarié. « Moi, avec mon cousin on nous appelait « les ratés ». Vous pensez bien, on était les deux seuls salariés de toute la famille ». Ou encore une marinière ayant épousé son cousin germain : « Oh vous savez, moi j'avais des vues sur un autre jeune homme, mais il était salarié, j'ai pas voulu déplaire à mes parents ».

« L'honneur de l'artisanat » est le fer de lance de la batellerie artisanale. Constatamment appelé devant les salariés, cet « honneur » — associé aussi à un capital —, conduit même la batellerie à se comporter d'une façon « suicidaire » face à la nouvelle situation économique, comme on le verra. Le rejet du salarié, dans la vie quotidienne (au point de refuser qu'il s'amarré à un bateau d'artisan) comme dans les alliances, conduit à restreindre davantage encore le champ des alliances des artisans, favorisant ainsi les mariages endogames et familiaux. En effet, des mariages entre cousins éloignés ou même entre cousins germains sont souvent contractés. Certes, le caractère prescriptif du mariage endogame se porte sur le groupe socio-professionnel et non pas sur les proches. Mais l'endogamie socio-professionnelle et artisanne prioritairement recherchée, débouche souvent sur une endogamie familiale. D'après la généalogie qui sert ici d'exemple, et pour la seule famille de l'épouse, on constate trois mariages consanguins entre artisans marinières.

La distinction des différents niveaux de famille permet donc de rejeter hors du champ de la parenté, de proches parents qui dès lors deviennent épousables<sup>13</sup>. Elle conduit de plus à préférer dans la nomination l'usage des *devises* à celui des patronymes.

### ■ Devises des bateaux

Toute personne membre d'un équipage est désignée par la *devise* du bateau sur lequel elle navigue. On parlera de *Rosa*, du *Villa des Laure*, du *Rose de Cascia*... pour désigner le marinier, sans qu'aucune précision sur son sexe, son statut ou sa filiation n'intervienne dans l'appellation. Le bateau est nommé par sa *devise* et l'équipage par la *devise* du bateau. Péniche et équipage sont en fait en relation d'équivalence. Le patronyme, pourtant connu, est systématiquement « oublié ». Jamais un marinier ne se présente à un autre marinier par son nom de famille, jamais les autres ne l'utiliseront pour l'appeler. Par contre, on se souvient de la provenance des individus : « *Lui c'est un Anatolie qui a épousé l'Albatros* ». Entre eux et à terre, les individus s'adressent les uns aux autres par leurs prénoms, mais d'un bateau à l'autre, sur la rivière, la *devise* est toujours préférée. Souvent, les *devises* de bateaux et les prénoms des enfants de marinières se trouvent en étroite relation, associant repro-

duction biologique du groupe et reproduction de la profession<sup>14</sup>. L'attribution de ce genre de *devises* peut suivre plusieurs règles dont la première semble aussi déterminée par le mode de transmission. En ce cas, le bateau porte le prénom de son futur propriétaire. *Noël, Alfred, Rosa*, ou encore *Sylvaine, Robert*... sont des prénoms fréquemment utilisés pour les enfants et donc pour les *devises* de péniches. Jusqu'à épuisement de la descendance, la nomination respecte cette logique.

Le dernier bateau des parents, — celui sur lequel les enfants ne navigueront pas — porte souvent le nom d'un saint. Ainsi, après le *Noël* et *Alfred*, deux bateaux appartenant désormais à leurs deux fils respectifs, les parents ont choisi d'appeler leur dernier bateau le *Saint Milfor* du nom du saint-patron du village du père<sup>15</sup>. Ce bateau n'indique plus le prénom d'un enfant puisqu'il n'y a plus de descendant, il ne sera donc pas transmis comme les deux premiers mais vendu et le produit de la vente partagé. En revanche, le nom du saint protecteur est recherché pour protéger le bateau et ses propriétaires devenus âgés. Le choix d'une *devise* « religieuse » annoncerait donc la fin de la lignée des familles et de la lignée des bateaux.

Autre exemple : une famille de deux enfants a eu trois bateaux. Le premier bateau s'appelle *Emilienne* du prénom de la première fille, le second *Emilien* du prénom du second et dernier enfant et enfin le troisième bateau, *Le Notre Dame de Sée*. Les *devises* apparaissent donc comme des marqueurs d'identité (pour les familles) et de destinée (pour les bateaux) : *Le Notre Dame de Sée* a peu de chance d'être transmis car le choix de sa *devise* indique que le couple projette de ne plus avoir d'enfant, et qu'il compte finir sa vie sur ce bateau.

Par ailleurs, les *devises* servent aussi de procédés mnémotechniques. A la fois pour désigner (le bateau et son équipage), distinguer et assimiler, les noms de bateaux « constituent un moyen de garder en mémoire une relation commune entre les membres dispersés d'une parentèle » (Zonabend, 1980) ... ou d'une activité professionnelle. Plusieurs procédés sont utilisés.

— Une certaine persistance des radicaux dans l'attribution des prénoms d'une même famille, voire même pour féminiser ou masculiniser un prénom; des constructions à partir de ceux-ci constituent des séries intéressantes : *Emile, Emilia, Emilienne, Emilie* (cf. la généalogie); *Louis et Louislane, Diana, Diodora, Dionne; Lunellen, Lunelliane, Lunella*... (Bonneviale, 1979).

— Les prénoms ou les qualificatifs de per-

sonnes apparaissent aussi liés aux *devises* : une famille de deux enfants a eu quatre bateaux. Le premier s'appelle *Alfreda* du prénom de la première fille, le second *Alienda* du prénom de la seconde, le troisième *Eugène* du prénom du père et enfin le dernier *Lasiani* du nom de jeune fille de la mère.

L'inversion des prénoms est également utilisée. (*Leinad* pour *Daniel*). Les *devises* peuvent aussi être construites à partir des prénoms des deux enfants du couple (*Da-Jo* combinaison de *Daniel* et de *Joseph*).

Autres types de *devises*, liées à ces procédés : — les marinières utilisent parfois de leurs patronymes pour composer avec les *devises* de bateaux : *La Grappe* de Monsieur Lavigne, *Ma Biche* de Monsieur Leloup... ou élaborent des séries; *Bouchon, Capsule, Canette*... de Monsieur Boutelle (Maille, 1986), parfois significatives.

— Des séries relatives à l'activité (*Factotum I, Factotum II, Factotum III*...), ou à des caractéristiques, des spécificités (le *Blanc* parce que le bateau transporte de l'essence exclusivement, ou encore, *Loyal, Redoutable*...), complètent aussi les choix.

— Enfin, les compagnies de salariés, choisissent le plus souvent un thème spécifique à l'aide duquel chaque bateau trouve un nom : *Bleuet, Capucine, Seringa*...

Il existe donc plusieurs règles de dénominations liées à la transmission des bateaux. Elle relève soit des séries composées dans une même famille, de la combinaison de prénoms, soit de jeux de mots ou encore de l'activité. Mais, quelles que soient les formes données aux *devises* et les nombreuses variétés relevées dans les choix, toutes ont pour fonction de marquer la « famille » (autrement dit la péniche) par un trait distinctif.

En batellerie, le caractère héréditaire du prénom ou de la *devise* ne semble pas se vérifier. Certes le fils hérite à son mariage d'un bateau et de sa *devise*, mais le premier bateau neuf acquis grâce à sa propre épargne, adopte rarement dans sa nomination, la même logique que celle choisie par ses parents. Au contraire, il semble que le fils crée sa propre série, sa propre collection, se détachant ainsi de ses parents et de ses frères et sœurs. Il s'agit alors de séquences. Cependant, des *devises* des préférences peuvent orienter les choix et les *devises* être utiles pour distinguer des époques ou rappeler certains faits marquants.

L'endogamie familiale fortement constatée en batellerie semble induire un système de dénomination particulier — par le biais des *devises* de bateau — tendant à planter l'usage des patronymes. La corporation ne compte sans doute pas

suffisamment de noms de familles pour distinguer tous les ménages nucléaires entre eux. De plus, l'emploi du patronyme introduit une distinction non souhaitée par les marinières entre les membres consanguins et les commis qui naviguent sur la même péniche.

L'histoire de vie d'un couple d'artisans est donc un peu celle des bateaux sur lequel il a navigué. Elle est cette somme de bateaux, reliée par un trait distinctif (la *devise*) qui se rapportait souvent autrefois aux prénoms des enfants mais qui prend aujourd'hui de multiples formes, pourvu qu'il y ait série et redondance. Ces séries significatives s'achèveront avec leurs auteurs et se présenteront comme des séquences à la fois distinctives et mnémotechniques.

### ■ Les stratégies économiques des marinières

Depuis 1936, à la demande de beaucoup d'artisans, la libre concurrence — jusqu'alors d'usage —, a été supprimée et des bourses d'affrètement ont été créées afin d'offrir à tous la même chance de naviguer. Un système de *tour de rôle*<sup>16</sup> a été instauré pour répartir équitablement les transports entre les artisans. Bien que la batellerie soit en crise, — et une séance en bourse suffit à s'en convaincre (à peine 5 voyages offerts pour plus de 200 bateaux en attente) — les marinières prennent toutefois la liberté de refuser des affrètements en n'acceptant pas la plupart des voyages affichés. Car certains marinières préfèrent se spécialiser dans le transport d'une seule marchandise en encourant le risque d'attendre longtemps, voire même de ne pas être affrété pendant plusieurs sessions de bourse. Ce refus est si régulier, que la liste des *devises* est très rapidement énoncée par le courtier, et quelquefois plus de 50 bateaux cèdent leur tour. Ces refus sont justifiés par les marinières en partie par l'attente de leur spécialité (farine, blé, sucre...), une destination peu appréciée (canaux aux écluses manuelles, risque de gel...), un tonnage du bateau supérieur à celui du lot offert, l'arrivée des fêtes de famille... Les causes sont multiples et les marinières, malgré leur situation précaire, leur comportement « suicidaire » (Faujas, 1986) même, contribuent à fortifier la situation de crise dans laquelle la profession se trouve. Hormis les quelques pessimistes invétérés (qui ont, aujourd'hui, des raisons de l'être), l'ambiance au sein de la

population marinière n'est pas du tout morose. La bourse d'affrètement est surtout un lieu de rencontre où l'on se réjouit toujours à l'idée de se retrouver.

Les autres traits de l'organisation sociale présentés (les principes de transmission, la composition de la famille, les stratégies matrimoniales et les *devises*), qui résultent des facteurs d'ordre socio-économique lors de la constitution de la corporation, sont aujourd'hui les paramètres qui déterminent le comportement des mariners. De ce fait, le *tour de rôle*, — sous-tendu par les idées politiques de l'époque (celles du Front populaire) — a conduit à une idéologie à la fois égalitariste et individualiste qui permet encore le maintien de la batellerie artisanale. Sans cette idéologie, ce système de transport artisanal aurait certainement déjà péri. Mais pour combien de temps encore ?

L'idéologie ou les systèmes de valeurs présentés ici à travers les pratiques de l'organisation sociale se sont déjà plus ou moins « adaptés » à une nouvelle situation socio-économique. Faute d'enfants persévérant dans la profession, les parents naviguent désormais plus longtemps sur leur bateau, transformant l'ancien capital qui était destiné à l'achat d'un bateau neuf, en capital « de secours » pour pallier les réparations. Pour l'équipage, privé de ces matelots et parfois même de son second trop âgé ou décédé, de petits voyages sans encombre se font alors préférentiellement sur la Seine afin d'éviter les canaux et leurs écluses manuelles.

Les alliances au sein même de la corporation — qui ne représente plus guère aujourd'hui qu'environ quatre mille personnes — se font plus rares, mais les jeunes mariners encore en activité se choisissent toujours entre eux, ou « *débarquent* ». Enfin, la tradition des prénommes pour les *devises* a laissé place à des choix plus composites dans les appellations : *Sam Suffit*, *Marasme*, *Dieu Verre*... qui traduisent plutôt la situation économique critique dans laquelle se trouve la batellerie, mais qui n'empêche pas encore les bateaux de naviguer.

La fin de la batellerie artisanale française avait été annoncée par certains pour le début des années quatre-vingts. Pour d'autres, la concurrence belge et hollandaise de l'Europe de 1993 lui sera fatale. Pourtant, comme elle ne dérange plus, depuis bien longtemps déjà, ni les grandes compagnies fluviales pétrolières, ni les autres modes de transport, la batellerie risque encore de perdurer tant que l'état des péniches elles-mêmes le permettront, tant que les mariners âgés navigueront.

Certains jeunes cependant, produits de ses sys-

tèmes de valeurs, ont repris l'activité de leurs parents et revendiquent toujours cette indépendance. Aujourd'hui en décalage par rapport à la situation économique qui l'avait émise, cette idéologie renferme encore une certaine forme de reconnaissance, car fier de son statut d'artisan, et dénigrant le salarier au service d'un patron, l'artisan trouve toujours satisfaction et réconfort dans cette sorte d'indépendance qui l'aide désormais à mieux supporter la crise actuelle.

F.W., Paris

## ■ Annexe

Lexique des termes techniques ou propres à la batellerie artisanale présenté en *italique* dans le texte.

*La longue ére fluviale.* Terme choisi et utilisé par F. Beaudouin pour désigner la période de la batellerie qui débute au XIV<sup>e</sup>, couvre le XV<sup>e</sup>, le XVI<sup>e</sup> et le XVII<sup>e</sup> siècles et s'achève au début du XVIII<sup>e</sup> siècle avec l'ouverture et la communication entre les différents bassins fluviaux par la construction de canaux.

*L'âge des canaux* (cf. F. Beaudouin). Seconde période de la batellerie. Du début du XVIII<sup>e</sup> siècle à la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. Elle se caractérise par la construction de très nombreux canaux.

*La navigation artificielle généralisée.* (cf. Beaudouin). Troisième période de la batellerie. De 1850 à nos jours. Industrialisation massive, automatisation des bateaux.

*Automoteurs, automoteurs-pousseurs.* Péniches de 38,5 mètres généralement, motorisées ou transformées en pousseurs.

*Bateau de famille.* Bateau destiné à être transmis à un enfant. A disparu depuis que les péniches sont autonomes dans leur locomotion.

*Déchirage.* Action de « *déchirer* » un bateau, c'est-à-dire de le détruire.

*Accoupleur.* Se disait des bateaux navigants en double pour la traction mécanique. (tracteurs ou toueurs).

*Bateau appartenant au même maître.* Expression marine. Se dit quand un même propriétaire possède plusieurs bateaux.

*Matelot à la part.* Matelot payés au pourcentage.

*Regard de fils de bateau.* Expression marine. Se dit quand un commis remplaçant un fils, bénéficie du droit de repérer des épouses possibles sur d'autres bateaux.

*Macaron* ou barre : sert à diriger le gouvernail.

*Peack.* Petit logement situé à l'avant du bateau qui était réservé au fils ou au commis. Aujourd'hui, il sert plutôt de débarras, d'atelier, ou de buanderie.

*Devises.* Noms donnés aux bateaux.

*Etre en tour.* Etre inscrit sur les listes d'une bourse d'affrètement pour pouvoir bénéficier du *tour de rôle*.

*Tour de rôle.* Se réfère à un système égalitaire de partage des voyages entre les mariners artisans.

« *Gens d'à terre* ». Expression marine. S'oppose aux « *gens de l'eau* ».

*cause child labour ... was in fact a vital necessity for the rural cottage worker's families.* (MEDICK Hang, 1976).

8. Ce modèle, comme tout modèle théorique, ne se réalise pleinement qu'à des taux faibles, dans la réalité. Cependant, en se référant à certaines précisions de *The Concept of Plurality* de C. Levi Strauss in *Man the Hunter*, Chicago 1975, (5<sup>e</sup> édition), R. Lee et J. Devore Eds, pp. 349-352, l'utilisation conceptuelle de ce modèle sera admise : ... *the reality is faithful to the model in the proportion of, let us say, 20 per cent of the cases. ... I maintain that a cross-cousin marriage rate of 20 per cent is amply sufficient to imprint the society with a given structure, to give a definite shape to what we may call the genealogical space, to make this society a member of sort of species within the taxonomy of human groups.*

9. En paysannerie, c'est au domestique de ferme, que revient le statut et cette fonction.

10. De semblables décalages sont constatés en milieu rural entre la constitution d'un ménage et son accession à l'exploitation. Cf. Martine Segalen, *Ethnologie Française*, n° 4, 1978.

11. Anciens artisans ayant été contraints économiquement de travailler pour des compagnies, les salariés gardent présente la notion de famille à bord. Leur vie diffère peu de celle des artisans, du moins tant que les bateaux demeurent de même tonnage. Lorsque le capitaine arrive à bord, avec sa femme, tout l'habitat est déjà aménagé. La navigation fluviale nécessite certes toujours un équipage composé de deux personnes, mais si le marinier demeure capitaine le matelot salarié prend en charge cette tâche, et comme chez les artisans, habitera à l'avant du bateau. Le capitaine est salarié au même titre que son matelot, mais reste néanmoins entièrement maître à bord et responsable du bon port de la marchandise. Outre le fait qu'il ne choisit pas ses voyages et qu'il est salarié au mois et à la prime kilométrique, son travail est en tous points similaire à celui de l'artisan.

12. Les mariners du bassin du Nord ignorent le mot fleuve. Pour eux la Seine est rivière, préférant garder l'usage ancien. Par extension, la rivière désigne les eaux navigables. (Beaudouin, 1975).

13. Les mariages entre cousins germains sont très représentés en batellerie. Ce qui est une exception et nécessite une dérogation papale « *d'à terre* » est devenu, en batellerie, un usage à la limite de la prescription. Les mariages consanguins se font tous sans dérogation.

14. Comme nous l'avons déjà remarqué dans les principes de transmission, le devise peut correspondre au prénom de son futur propriétaire. Parfois, elle est attribuée avant même la naissance de l'enfant. Les prénommes donnés comportent alors souvent une ambivalence sur le plan du genre, et « sonnent » phonétiquement et identiquement au féminin comme au masculin. Par exemple : *Noël*, est aisément transformable en *Noëlle* sur la coque du bateau.

15. Remarquons ici, le certain attachement géographique des mariners à un lieu précis, à une référence « *d'à terre* ».

16. Pour obtenir un transport, tout artisan doit obligatoirement inscrire son bateau vide au bureau d'enregistrement d'une bourse d'affrètement, cette structure se chargeant de l'organisation et de la répartition des voyages de fret. Autrefois, l'affrètement avait lieu en plein air, sur les places de marché où les affruteurs « *criaient* » leurs voyages et marchandaient ensuite les tarifs avec les mariners, en fonction de la distance à parcourir, du produit à transporter, de la vitesse du bateau ou de sa vétusté. Afin de supprimer toute concurrence, chaque transaction doit obligatoirement passer par une bourse, d'affrètement. Le système de *tour de rôle* qui complète cette structure, répartit équitablement les voyages sans tenir compte de l'état du bateau, du chargement, ou d'autres facteurs qui pourraient introduire une notion de choix tant de la part des affruteurs que des mariners. Chaque bateau déchargé doit être inscrit sur une *liste de tour* qui lui assure sa place à la prochaine *tour*. On appelle cette action, *se mettre en tour*.

GERRITSSEN Danièle, 1983. *Production et Reproduction de l'artisanat batelier*. — Variations autour d'un modèle idéal. — Centre d'études sociologiques, CNRS.

MAILLE, 1986. « Dis moi la devise de ton bateau, je te dirai qui tu es ». *Label Voie d'Eau* n° 94.

MEDICK Hans, 1976. The proto-industrial family economy : The structural function of household and family during the transition from peasant society to industrial capitalism. *Social History*, 3.

SEGALIN Martine, 1972. Photographies de nocé, mariage et parenté en milieu rural. *Ethnologie Française*, n° 1-2, Tome 2, pp. 123-140.

1978. Cycle de la vie familiale et transmission du patrimoine en Bretagne. Analyse d'un cas. *Ethnologie Française*, n° 4, Tome 8, pp. 271-278.

ZONABEND François, 1980. « Le nom de personne ». *L'Homme*, Tome XX, n° 4, oct.-déc.

## ■ Références bibliographiques

BONNEVILLE Marie-Christine, 1979, *Marinier, mon ami*, Entr'aide sociale batelère, Epernay.

BEAUDOUIN François, 1975. *La batellerie et Confians Ste Honorine*. Publié par les Amis du musée de la batellerie.

1985. *Bateaux des fleuves de France*. Douarnenez, Ed. de l'Estrean. (XV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle) Tome 1, Armand Colin, Paris, p. 320.

COCCU-VALLIERS Anne-Marie, 1977. *Les Gens de la rivière Douro-gne de 1750 à 1850*. Thèse de 3<sup>e</sup> cycle d'histoire, Bordeaux III, Atelier de reproduction de Lille III, 496 p., 2 tomes (tome I, p. 80).

FAUJAS Alain, 1986. Entretien avec Jacques Douffingues : Le comportement des artisans bateliers est suicidaire. In *Le Monde* du 25 novembre.