

## 2 - Apprentissage et formation professionnelle

### A) L'apprentissage dans l'artisanat

#### Production d'artisans ou formation professionnelle ?

Le batelier artisan, comme nous l'avons vu précédemment, n'a pas le statut officiel d'artisan, mais il suit, en particulier à travers l'apprentissage, le même modèle d'insertion professionnelle que le groupe des artisans.

- La première question que l'on peut poser au niveau de l'artisanat en général, est de savoir si pour celui-ci "l'apprentissage est essentiellement un processus de production et de reproduction du groupe ou une forme de formation professionnelle" ?

Les réponses qui nous sont apportées par les différents auteurs qui ont publiés des articles ou des études relatifs à ce sujet, sont diverses et mettent successivement l'accent sur l'un ou l'autre aspect du problème.

- Un colloque qui s'est tenu à Aix-en-Provence sur le thème Formation Professionnelle et Artisanat, est significatif du rôle attribué dans l'artisanat à l'apprentissage en tant qu'outil de formation professionnelle.

Dans les actes de ce colloque, nous avons entre autre relevé l'intervention de M. BOUCHARD (homme de terrain puisqu'à l'époque il était inspecteur académique de l'apprentissage de la Chambre des Métiers de la Sarthe).

Après avoir tenté de définir l'artisanat et les artisans dans leur spécificité et leurs limites, l'auteur démontre que l'évolution du sens et du contenu de l'artisan, qui passe de la notion d'homme de métier à celle de chef d'entreprise implique une évolution nécessaire de la formation professionnelle des artisans et en particulier de l'apprentissage. Celui-ci doit permettre à l'artisan d'assumer ses différents rôles et d'adapter l'homme à son métier et ce métier à la réalité économique du temps et du lieu.

L'apprentissage est dans ce contexte conçu comme une formation professionnelle qui ne doit plus seulement former des hommes de métier à une technique, mais aussi des chefs d'entreprise.

- A l'opposé, Daniel et Isabelle BERTAUX, dans leur étude sur les artisans boulangers, voient essentiellement dans l'apprentissage "le procès de production des boulangers". A partir de jeunes issus pour la plupart du milieu rural, et à travers un long entraînement, autant physique que moral, l'apprentissage transforme l'apprenti matière brute en boulanger suivant un certain processus d'exploitation de la force de travail.

"L'apprentissage traditionnel se fait par "voir faire", sous la direction d'un maître d'apprentissage qui ne prend pas l'apprenti par souci pédagogique, mais pour bénéficier d'une main d'oeuvre gratuite (uniquement nourri-logé). Ce système de surexploitation étant en grande partie rendu possible par le statut du maître d'apprentissage que la loi considère comme le père de l'apprenti. En effet, à travers l'apprentissage, l'autorité paternelle lui est déléguée et lui permet d'avoir tout pouvoir sur l'apprenti.

"L'apprentissage est le moment crucial qui décide de toute une vie et peut seul assumer la survie du métier en tant que branche artisanale. Si le recrutement d'apprenti s'arrête, il y a asphyxie de la branche".

nous verrons que l'aspect gratuit de la main d'oeuvre joue un grand rôle dans ce recrutement, en particulier dans le cas de professions en perte de vitesse, comme l'artisanat batelier.

A mi-chemin entre ces deux conceptions dont nous avons volontairement mis en exergue les éléments les plus opposés, F. GRESLES dans sa thèse sur les Travailleurs Indépendants, et dans son ouvrage sur "le monde de la petite boutique", précise à ce sujet :

"Autrefois, le dessein de nombreux travailleurs indépendants était de voir leurs enfants prendre leur succession. Un jeune apprenait le métier auprès de son père et débutait comme aide familiale, la formation était sommaire, coutumière même. Il s'agissait de préparer le fils à assumer les responsabilités essentielles en repoussant cette échéance le plus tard possible. L'artisan préparait ses apprentis, y compris les membres de sa famille, à devenir de bons ouvriers. Cette forme d'apprentissage renforce l'imaturité psychologique et valorise un certain conformisme intellectuel. F. GRESLE note par ailleurs que plusieurs traits décelés chez les artisans et les petits commerçants se retrouvent chez ces autres indépendants que sont les agriculteurs, dont le comportement en matière de formation est très proche de celui de l'apprentissage sur le tas tel qu'il est pratiqué dans l'artisanat. Ce type d'apprentissage sur le tas est le seul qui a fonctionné jusque dans les années 1920, et au delà, l'enseignement technique qui se met alors en place (1920) n'arrive pas à la détrôner. Le mode traditionnel de formation ne faisait pas l'unanimité, la 3ème République met en place des écoles de formation de haut niveau (BOULLE Etienne) qui deviennent des filières obligées de formation. En fait, ces écoles en préparent pas à l'exercice artisanal du métier, mais forment des techniciens de haut niveau qui sont recrutés de plus en plus en dehors du milieu de l'artisanat. L'évolution plus récente de l'apprentissage et de l'enseignement professionnel a été conçue écrit F. GRESLE, dans une perspective étroite monovalente, et les réformes, en particulier la loi sur le pré-apprentissage risque de renforcer des comportements stéréotypés, accentuant la marginalisation du secteur des métiers qui ne retiendra, si l'on n'y prend garde, que les laissés pour compte du système scolaire".

Par ailleurs, écrit F. GRESLES, si les indépendants se confinent dans le cadre exigu de leur pratique routinière, ils n'assureront pas leur propre relève. La formation en atelier ne prédispose pas l'apprenti à affronter le changement encore moins à devenir un responsable avisé d'une petite entreprise.

Il nous semble, pour notre part, qu'en placent l'apprentissage et sa fonction dans le milieu de l'artisanat dans une perspective historique, F. GRESLES a mis l'accent sur le fond du problème.

En effet, l'apprentissage change dans le temps autant de signification que de fonction.

Dans un premier temps, à travers l'apport de la main d'oeuvre gratuite et les rapports d'exploitation de type familial qu'il implique, il sert essentiellement à la production et à la reproduction de l'artisanat.

Dans un deuxième temps, et en particulier à travers l'intervention d'éléments extérieurs à la famille et au milieu lui-même, en particulier à travers l'intervention de l'école, l'apprentissage devient formation professionnelle, en principe, ouverte à tous et en particulier aux éléments extérieurs au groupe. D BERTAUX a très bien ressenti cette évolution, il écrit notamment :

"Nous décrivons ici l'apprentissage tel qu'il se pratiquait jusqu'à il y a quelques années, la nouvelle réglementation en a transformé les conditions, en particulier dans les grandes villes. Il est trop tôt pour juger des conséquences de cette réforme qui tend à faire passer l'apprentissage sous le contrôle des écoles et ne peut qu'affaiblir à terme l'artisanat traditionnel".

Il nous semble que ce passage sous le contrôle des écoles s'est plus ou moins tardivement opéré suivant les branches.

En particulier, il a été plus précoce dans le bâtiment, les travaux publics que dans la boulangerie. De toute façon, le rôle de l'école a été évident dans l'apprentissage puisqu'il a, en particulier à travers l'âge limite de l'obligation scolaire, fixé l'âge de début possible de l'apprentissage. Il est vrai que très longtemps, comme le souligne D. BERTAUX, la loi sur le travail des enfants ne s'est pas appliquée aux entreprises artisanales.

Cette prise en charge progressive de l'apprentissage par des instances extérieures au milieu a abouti selon nous à trois effets essentiels que l'on peut constater, par ailleurs, dans le milieu rural ; la professionnalisation du métier, la segmentation du milieu et la rupture entre la famille et le métier.

A travers notre population d'étude, celle des mariniers artisans, pour laquelle cette évolution est relativement récente, nous essayerons de saisir les effets de ce passage de l'apprentissage, procès de production et de reproduction de l'artisanat batelier, à l'apprentissage formation professionnelle.

## B) Apprentissage et formation professionnelle dans la Batellerie

### . De la production de bateliers à la professionnalisation

Comme nous l'avons écrit précédemment, le groupe socio-professionnel des bateliers artisans participe à la fois de l'artisanat (dont il n'a pas le statut officiel) et de la paysannerie (par ses origines et certains aspects de son organisation du travail et de son mode de vie).

Comme pour l'artisanat, en général, la réponse de l'artisanat batelier au problème de la formation est simple et commune au mode de reproduction général, c'est celle de l'apprentissage.

L'apprentissage sur le tas était le mode unique d'insertion dans le métier jusqu'à ces dernières années. L'apprentissage visait, à travers la formation transmise de père en fils, à l'acquisition d'un savoir-faire technique, qui bien que non écrit et acquis par osmose et par "voir faire" au contact de l'activité des parents, n'en est pas moins important. Cette acquisition du savoir-faire technique par imitation étant typique de l'apprentissage sur le tas et de l'artisanat.

Par contre, l'apprenti batelier se rapproche du modèle de reproduction de la paysannerie, dans la mesure où au cours de son apprentissage sur le tas, considéré plus comme un mode de reproduction du groupe qu'une formation professionnelle, le jeune batelier, comme le jeune paysan, ne retire pas une idée claire de ce qu'est son métier de batelier, ni les différentes techniques qui le composent. Tout cela fait partie d'une manière de vivre qu'il apprend de ses aînés et d'une situation qui lui a été donnée en naissant. Pour lui, savoir faire et savoir vivre sont une seule et même expérience. Dans sa vie d'adolescent, la technique de la conduite du bateau est liée au bateau où elle s'apprend, elle s'intègre dans un genre de vie au même titre que toutes les autres techniques de la vie professionnelle et sociale, le langage et les politesses par exemple. Tout effort pour isoler l'activité (transport fluvial) de la vie d'un marinier fait violence à la réalité dont le synchronisme est la caractéristique fondamentale.

L'acquisition traditionnelle du savoir-faire est un résultat de l'expérience acquise de son père, à la fois père de famille et maître d'apprentissage. On a, dans la batellerie, le sens du bateau, de l'eau, comme on a dans la paysannerie le sens de la terre.

Ce type d'apprentissage est plus l'assimilation d'un savoir vivre, une habitude à un mode de vie, l'adoption d'un modèle socio-culturel, que l'acquisition d'une technique comme c'est le cas pour l'apprentissage artisanal proprement dit.

Nous essayerons plus précisément de saisir cet aspect de l'apprentissage à travers les histoires de vie consacrées à cette période qui terminent ce chapitre.

L'apprentissage sur le tas offre par ailleurs essentiellement deux avantages :

- 1°) Sur le plan économique, il procure une main d'oeuvre gratuite
- 2°) Sur le plan de la reproduction du groupe, il permet de former ses propres enfants, ce qui assurent la continuité de l'exploitation familiale.

Au cours de ces dernières années, le modèle de "formation professionnelle" a évolué pour prendre une forme nouvelle à partir des années 1970 par la mise en place des centres de formation des apprentis de la Navigation Intérieure, qui tendent à séparer l'enseignement théorique et pratique dispensé par ce Centre de la période d'apprentissage sur le tas, effectuée à bord du bateau, en général paternel.

Avant de mettre en évidence les causes et les conséquences de cette évolution sur le milieu dans la troisième partie de ce chapitre, il nous a semblé nécessaire d'exposer l'appareil législatif et institutionnel qui a servi de cadre à cette évolution et détermine le contexte de la formation de l'apprenti batelier au cours de ces vingt dernières années :

#### Législation et infrastructures

Le statut de l'apprenti dans l'artisanat batelier est évidemment très lié sur le plan législatif au statut de l'apprenti dans l'artisanat en général, quoique comme nous l'avons déjà noté pour la scolarité obligatoire, la non sédentarité du groupe l'a mis très longtemps à l'abri des lois et en particulier de l'inspecteur du travail qui en principe doit veiller au respect de ces lois en matière d'apprentissage.

La contrainte de la déclaration d'apprentissage est surtout liée pour la famille du batelier au problème des allocations familiales versées par la caisse des Allocations Familiales de la Navigation Intérieure.

De 1939 à 1964, il suffit au père de l'apprenti de faire une déclaration au bureau d'affrètement et de signaler que son fils est apprenti pour qu'on lui fournisse une attestation qui lui permettra d'avoir accès aux allocations familiales.

Apartir de 1964, date de création de l'URSSAF de la batellerie, il y a obligation de cotisation patronale sur un salaire fictif de 20 F, et de suivi de cours par correspondance avec établissement d'un contrat (voir exemplaire en annexe) qui se réfère à la loi générale sur l'apprentissage et à la rubrique "apprenti travaillant dans l'exploitation familiale sans recevoir de rémunération en espèce. JO-AN-6-10-53"

L'obligation scolaire qui est liée au contrat est rarement respectée, d'autant plus qu'il n'existe pas à l'époque de formation théorique professionnelle, dispensée par correspondance.

A partir de 1971, à la suite de la réforme de l'apprentissage (loi du 16 juillet 1971) et de la création du CFANI (Centre Formation Apprenti Navigation Intérieure) les conditions d'apprentissage changent tant au point de vue de la durée, de la rémunération que du contenu de la formation.

L'apprentissage batelier se doit de respecter la loi et le contenu des déclarations d'apprentissage est sensiblement modifié (voir en annexe), l'apprenti est contraint de suivre un enseignement théorique et de préparer le CAP de Navigation Intérieure dans un établissement d'enseignement complété par une formation sur le tas. Il est rémunéré sur la même base que les apprentis des autres professions, à savoir 15 % du SMIC au 1er trimestre, 25 % du SMIC 35 % du SMIC, 45 % du SMIC ... etc.

Voilà brièvement évoqué le cadre législatif qui sert de référence à l'évolution de l'apprentissage dans la batellerie. Nous verrons qu'il y a un écart notable entre législation et réalité dans la 3ème partie de ce chapitre consacré aux histoire de vie qui illustrent la réalité de cet apprentissage.

Nous pouvons toutefois noter dès maintenant que l'on assiste sur le plan de la batellerie artisanale (avec un retard par rapport aux autres branches de l'artisanat) à une évolution de la législation de l'apprentissage qui fait passer l'apprenti de la condition d'une main d'oeuvre totalement gratuite à celui d'une main d'oeuvre rémunérée (si minime soit la rémunération) et d'une main d'oeuvre formée uniquement sur le tas à une main d'oeuvre suivant un enseignement technique et théorique, si minime soit-il, dans un Centre de Formation Professionnelle.

### Infrastructures de Formation Professionnelle

#### Les Centres de Formation et l'enseignement professionnel

Actuellement, un seul CAP de Navigation Fluvial existe, défini par l'arrêté du 07 Octobre 1974.

La préparation à ce CAP peut s'effectuer soit dans un LEP ou un CET disposant d'une section de navigation fluviale, soit dans un centre de formation des apprentis.

En France, il existe 3 LEP ayant une section de Navigation fluviale : celui de Lille, de Dombasle, celui de Strasbourg, et un centre d'apprentissage qui préparent au CAP de Navigation Fluviale

Ces différentes institutions sont relativement diverses, à la fois par leur histoire, l'idéologie qui a présidé à leur création, leur recrutement et la forme d'enseignement qui y est dispensé.

Nous donnerons trois exemples qui nous semblent significatifs de cette diversité :

- . Le centre le plus ancien de formation professionnelle est celui de Collège d'Enseignement Technique de Navigation Rhénane créé en 1947. Ce centre, qui dépend de la Direction de l'Enseignement Technique du Ministère de l'Education Nationale, est l'oeuvre d'une association spécialement créée à cet effet qui comprend le département du Bas-Rhin, la communauté de Navigation Française Rhénane, la communauté des Armateurs du Rhin, le port autonome de Strasbourg, la ville de Strasbourg, la Chambre de Commerce et le Syndicat patronal des maîtres bateliers de l'Est.

Les candidats doivent être dégagés de toute obligation scolaire et posséder un niveau d'instruction au moins égal au CEP. La durée des études est de 3 ans.

Essentiellement mis en place par la formation de salariés pour la navigation rhénane, ce centre ne recrute guère de fils d'artisans bateliers, mais des jeunes venus de l'extérieur du milieu et du salariat industriel parfois.

La formation s'étale sur 3 ans et porte sur 4 points bien définis :

- formation morale
- formation intellectuelle
- formation technique
- formation physique.

La direction de l'école assure le placement des apprentis à la fin de leur stage.

Suivant le jugement d'un responsable d'apprentissage au niveau national, ce centre forme actuellement plus de diéselistes que de mariniers. Ce qui semble évident, c'est qu'il forme plus à la navigation industrielle qu'à l'exercice artisanal de la batellerie, en particulier aucune formation à la gestion de l'entreprise ou à la comptabilité n'y est dispensée.

- . Le LEP de Lille assure un enseignement par correspondance et depuis 1961 dispose d'un internat qui permet d'accueillir des enfants de bateliers.

Les enfants qui suivent les cours de la section batelière de ce LEP de 600 élèves, dont 45 internes, doivent posséder le niveau de 5ème.

En 1979, la section batelière accueillait 39 enfants, il faut noter que si, à l'origine de la création de cette section, l'ensemble des jeunes qui y participaient étaient d'origine batelière ceux-ci y sont maintenant en minorité. On constate par ailleurs une orientation des enfants de batelier vers d'autres sections du LEP, charpente, électronique, etc.

La section batelière prépare en 3 ans le CAP de Navigation Intérieure. Les enfants doivent avoir l'âge de 14/15 ans.

Les élèves reçoivent des cours d'enseignement pratique, technologique et des cours d'enseignement général.

La formation pratique se déroule à bord du bateau école où les élèves sont initiés à la navigation, conduite du bateau, manoeuvres, entretien général. Les élèves effectuent également des stages pratiques dans les différents ateliers du lycée (dépannage moteur, électricité mécanique, ajustage, menuiserie ..)

Ces formations sont complétées par des cours de technologie et de dessin technique et d'enseignement général (français, mathématique, une langue vivante, géographie, législation internationale du travail). L'emploi du temps est assez chargé et regroupe 34 heures de cours par semaine.

Si le recrutement de la section batelier ne comprend que 6/20 enfants d'origine batelière, on peut noter aussi que le devenir des enfants qui sortent de cette section est rarement dans la navigation fluviale, et est encore plus rarement dans l'artisanat batelier.

Plusieurs d'entre eux trouvent des débouchés dans les travaux publics, les moteurs, en fait l'enseignement est plus axé sur les moteurs, des diésels que le bateau proprement dit.

L'enseignement pratique y est dispensé sur place contrairement au Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure et la formation théorique et technologique y est plus importante qu'au CFANI.

. Le CFANI, le Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure, est une création qui émane d'une Association Nationale de la Formation et de la Promotion Professionnelle dans la Batellerie.

Cette association a été créée le 23 juin 1970, à l'initiative de l'Office Nationale de la Navigation avec le concours de la Chambre Syndicale Patronale de la Navigation Intérieure, du Cartel des Organisations Syndicales de patrons bateliers, et des organisations syndicales des salariés de la navigation intérieure.

Elle est née selon ses fondateurs de la triple et unanime constatation que :

"Les techniques de transport par eau évoluent, comme les autres modes de transport, vers la complexité, elles ne peuvent se satisfaire d'une simple tradition ancestrale du métier. La sécurité des hommes et du matériel exige de plus grand soins. Le métier de batelier doit être valorisé aux yeux de tous, y compris de ceux qui le pratiquent".

#### Professionalisation - promotion sociale - sécurité

Tels sont donc les objectifs déclarés de cette association qui va donner lieu à la création en novembre 1973 du CFANI, par une convention passée entre l'association citée ci-dessus et le Ministre de l'Education Nationale.

Avec cette création, on assiste au passage de l'apprentissage comme instrument de reproduction du groupe socio-professionnelle à l'apprentissage comme formation professionnelle proprement dite.

Cette création du CFANI s'est appuyée sur la loi du 16 juillet 1971, dont l'exposé des motifs rejoint les buts de l'association "Permettre l'adaptation des travailleurs aux changements des techniques et des conditions de travail, favoriser la promotion sociale par l'accès aux différents niveaux de culture et de qualification professionnelle et contribuer au développement culturel et social".

Fondé en 1973, ce centre a été relativement critiqué par le milieu, en particulier par certains des artisans qui voyaient dans cette création une volonté précise des Armements qui en étaient les cofondateurs.

"Les armements avaient besoin d'un personnel salarié (période d'extinction du poussage), or on ne devient pas navigant du jour au lendemain, il y a tout un savoir faire acquis sur le tas par l'apprentissage familial. Ils recrutent 95 % de leurs salariés parmi les fils d'artisans qui attendent de reprendre l'entreprise familiale, ou n'avaient pas trouvé les moyens d'investir. Il fallait donc que ces armements prennent les fils d'artisans pour bénéficier de leur savoir faire et valorisent leur force de travail en leur faisant passer un CAP de batelier qui regroupait un certificat de radariste, un certificat de radio télé-communication et de navigation pour les marchandises dangereuses."

Cette opinion est partagée par un certain nombre de bateliers. On la voit apparaître en particulier à travers une enquête menée par l'association nationale des travailleurs indépendants de la batellerie (ANTIB) dans la perspective de l'élaboration d'un contre projet de formation.

Dans cette enquête menée en 1980 auprès d'un échantillon restreint de 40 mariniers, à la question :

- Quelle est la meilleure formation pour les jeunes ?

La majorité des réponses étant : sur le tas, sur le bateau ; la meilleure école, c'est celle du vent, ceux qui vont à l'école ne savent rien.

26/40 des personnes interrogées étaient contre les stages actuels, le souhait le plus souvent exprimé étant celui d'un an de formation avec rémunération de l'état.

50 % voyait la nécessité d'un stage uniquement pratique chez l'artisan, et 50 % celui d'un stage pratique + une formation technique.

Un jeune marinier de 20 ans exprimait au cours de l'enquête une opinion qui n'était pas loin d'être celle de la majorité : "L'enseignement à Lille ou au Trambly, c'est valable pour ceux qui viennent d'à terre, pas pour nous".

Fondé en 1973, le Centre de Formation des Apprentis de la Navigation Intérieure se développe surtout après 1975, date de l'installation du centre dans ses locaux actuels.

Le recrutement des élèves âgés de 16 à 20 ans se fait surtout dans le milieu des artisans bateliers et 9/10 des jeunes font leur période d'apprentissage sur le bateau de leurs parents.

Ce recrutement tend à augmenter avec le temps. Ce centre avait passé en 1978 100 contrats d'apprentissage sur 2 ans. Cet effectif correspondait à 10 % de la population de ce groupe d'âge dans la batellerie.

La majorité des apprentis sont des garçons dont 90 % des fils d'artisans et 20 % propriétaires de petites flottes.

90 % des élèves étaient d'origine batelière, on pouvait noter quelques rares vocations nouvelles de jeunes issus de milieux divers, médecins, ouvrier, qui en général se préparaient à exercer leur métier dans la Navigation Industrielle.

Actuellement, en 1982, la population de l'établissement est de 150 apprentis sur 3 ans, ce qui d'après le directeur de l'établissement, correspond à 1/3 de la population masculine de ce groupe d'âge. L'évolution du nombre des élèves a été progressive et continue comme le prouve les chiffres ci-dessous :

1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981
12	30	80	100	120	130	150

Curieusement, malgré le rétrécissement global de la population des travailleurs du transport fluvial, et en particulier de celle des artisans, la population des apprentis augmente.

Depuis 1978, il existe une classe de préparation à l'apprentissage dont la nécessité s'était faite sentir pour la mise à un niveau minimum avant l'entrée en apprentissage. Cette remise à niveau se fait essentiellement au niveau de l'enseignement général (français mathématiques ...etc).

Le directeur de l'établissement a quelques problèmes à persuader les parents de ne pas envoyer leurs enfants dans la classe de préparation avant l'âge de 15 ans. En effet, ayant une scolarité perturbée et souvent difficile, les jeunes veulent sortir du système scolaire dès l'âge de 14 ans ; pour le directeur un CPA trop précoce augmente les risques d'échec au CAP.

Actuellement la classe de CPA regroupe 22 élèves qui suivent une formation théorique + pratique et des stages chez leurs parents et sont soumis au régime de la scolarité obligatoire.

Un contrat d'apprentissage a durée de 2 ans est passé entre l'employeur et le maître d'apprentissage, dans 90 % des cas le maître d'apprentissage est le père de l'apprenti, ce qui n'est pas sans poser des problèmes de conflits de méthodes.

L'apprenti a le statut de salarié et reçoit une rémunération minimale en pourcentage du SMIC. (On trouvera en annexe un exemplaire type type du contrat d'apprentissage).

L'enseignement est alterné ; les 2 années de l'enseignement se divisent en séquences de 2 mois en moyenne comprenant une semaine de regroupement au CFA, le reste du temps étant occupé par l'enseignement pratique avec le maître d'apprentissage et les cours par correspondance qui ont été préparés aux stages précédents.

Ce système de cours par correspondance n'est pas sans poser des problèmes. En effet, dans 80 % des cas, le père est maître d'apprentissage et, bien que le maître d'apprentissage recouvre un canevas de ce qu'il doit apprendre à l'apprenti et des devoirs qu'il doit surveiller, le centre n'arrive pas à récupérer l'ensemble des devoirs.

Cet enseignement tend à s'élargir du CAP ou BEP qui a été mis en place en 1981.

Le directeur de l'établissement voit dans l'introduction de ce BEP un bond fait par la profession sur le plan intellectuel.

En ce qui concerne les débouchés :

- 80 % à 90 % des jeunes retournent dans la profession
- 15 % comme salariés des Grandes Compagnies de Navigation Industrielle
- 70 % dans l'artisanat où le fils conduit le 2ème bateau du père ou son propre bateau acheté d'occasion au retour de l'armée.

### C) Apprentissage et formation professionnelle

#### Récits de pratiques et histoires de vie

Comme nous l'avons écrit au début de ce chapitre consacré à la jeunesse des fils de bateliers, le contenu de cette période varie tant quantitativement (entrée plus ou moins rapide dans le monde du travail et dans le monde des adultes), que qualitativement (contenu de la période et conditions de l'apprentissage).

Nous tenterons à travers les histoires de vie recueillies auprès des 2 groupes de saisir le vécu de cette période et son évolution.

#### Apprentissage et formation professionnelle du groupe A

Sur les 26 jeunes du groupe A dont nous avons les itinéraires biographiques complets (voir en annexe), on trouve :

- 19 cas de jeunes ayant suivi un apprentissage sur le tas avec le père, à bord sans salaire
- 1 cas de jeune ayant préparé le CAP de batelier du Rhin
- 1 cas de jeune ayant été matelot sur un bateau de la flotte du père
- 5 cas de jeunes ayant suivi une formation professionnelle dans un autre métier.

Cette majorité d'apprentissage sur le tas se trouve confirmée par les formes d'entrée vers la vie active que nous retrouverons sur la liste complète du groupe A (tableau en annexe)

Cet apprentissage sur le tas n'entraîne pas d'ailleurs obligatoirement à terme la reproduction du métier et du statut.

En effet, sur les 19 jeunes du groupe A qui ont suivi leur apprentissage sur le tas, on peut noter qu'actuellement 5 de ces jeunes ont quitté la profession (206, 191, 215, 217, 213), pour des raisons diverses que nous évoquerons plus loin.

Les 14 autres exercent effectivement le métier et sont pour 12 d'entre eux, artisans bateliers, les 3 autres étant devenus salariés. Quant à ceux qui ont suivi une formation professionnelle en dehors du métier, ils ont tous quittés la profession sauf A 218, qui lui, est artisan malgré sa formation de mécanicien et de frigoriste. Par contre, parmi tous les jeunes du groupe A, un seul a suivi une formation professionnelle dans le métier en dehors de la formation sur le tas (1 107).

Il apparaît donc à la lecture des itinéraires biographiques que dans ce groupe d'âge, la formation sur le tas reste la forme la plus répandue d'entrée dans la vie active.

Il faut noter aussi l'âge plus ou moins précoce de cette formation et du retour au bateau, qui est évidemment inversement proportionnel à la durée de la scolarité et qui implique un devenir ultérieur différent.

Notamment à l'intérieur du groupe A, nous avons des exemples extrêmes qui vont du retour au bateau à l'âge de 12 ans, au retour au bateau à 17 ans.

Nous illustrerons les différentes formes de vécu de cette période d'apprentissage à l'aide de récits de vie en distinguant :

Apprentissage précoce sur le tas dès l'âge de 12/13 ans

A 214.

"A 11 ans 1/2, je suis rentré au bateau, j'y suis resté jusqu'à 17 ans 1/2. J'ai appris le métier petit à petit sur le bateau tractionné que possédait mon père, c'était pas facile. Il fallait conduire le bateau à l'arrêt, gaffer tous les trucs du métier quoi ! A partir de 15 ans, j'ai remplacé pratiquement ma mère. J'avais mes dimanches un peu d'argent de poche.

On faisait toujours à l'époque des petits voyages à l'intérieur : Dunkerque, Douais avec des tractions électriques sur rail. Il fallait téléphoner au bureau de traction pour avoir une traction. Il y en avait partout, ils venaient le lendemain, nous amenaient au lieu de chargement, il quittait le bateau et quand le bateau était chargé, il fallait retéléphoner à la traction pour être ramené.

A 17 ans 1/2, si j'ai quitté le bateau de mes parents pour recommencer à travailler, c'est que ça devenait dur

Ils pouvaient plus nous nourrir, on a trouvé avec ma frangine, elle avait 16 ans 1/2, des gens que mes parents connaissaient et qui nous ont employé à la part. On a fait cela jusqu'à ce que je parte au service militaire à 19 ans, on faisait des phosphates, du soufre, des trucs comme ça".

A 215.

"Moi, je suis pratiquement resté sur le bateau de ma naissance à 19 ans, sauf un an où j'ai été à l'école, mon métier, mon avenir, c'était le bateau. En 1966, on avait racheté un second bateau, j'ai navigué dessus avec mon frère aîné, on naviguait en famille, pareil que les parents. On était pas payé, on avait nos dimanches".

A 24.

"Quand je suis rentré au bateau à 12 ans 1/2, je voulais être marinier, j'ai fait le matelot. J'ai appris petit à petit le métier. Je suis resté jusqu'à 22 ans au bateau. J'avais évidemment pas de salaire, j'avais juste quelque sous quand on stationnait pour sortir. Quand mes parents ont débarqués pour prendre leur retraite, c'est moi qui est repris le bateau".

A 174.

"Je suis retourné au bateau à 13 ans. J'apprends le métier sur le tas, la meilleure école, moi j'étais le mousse, ma mère le matelot. J'ai passé mon permis à 17 ans et alors mes parents ont racheté un bateau et je l'ai conduit avec mère. Sur le bateau, j'avais pas de statut, je travaillais pour mon père et j'avais mon dimanche, quand je sortais c'est tout".

A 191.

"Ma mère, après la mort de mon père, s'est remariée. Mon beau-père était un homme taciturne. A 13 ans, quand je suis sorti de l'école, je suis remonté au bateau j'ai travaillé pour mon beau-père; Il m'avait déclaré comme A<sup>TR</sup> entre 14 et 16 ans, c'est-à-dire auxiliaire à temps réduit. A l'époque je touchais 86 F par mois. De 16 à 17 ans, j'avais même pas ça. Pourtant son exploitation marchait bien, il avait un bateau avec une barge mais lui c'était un dur. Mon frère et moi, il nous a foutu dehors à coups de pied. A 17 ans, il a fallu que je trouve du boulot comme salarié dans une compagnie, ça n'a pas été drôle".

Ces 5 cas d'apprentissage précoce sur le tas sont assez proches du modèle traditionnel de l'apprentissage et de la reproduction du groupe que nous avons décrit dans le chapitre I. Il faut toutefois noter que pour deux d'entre eux la reproduction n'a pu être

assurée : A 214, pour des raisons financières (pas d'achat possible d'un second bateau), contremaître à la part sur un bateau dès l'âge de 17 ans 1/2, est actuellement salarié dans la navigation industrielle. A 191, pour des raisons familiales (mariage, etc) s'est retrouvé dans un premier temps salarié de la navigation industrielle et actuellement comme ouvrier à terre.

Apprentissage sur le tas plus tardif 14-15-16 ans

Ces jeunes ont en général suivi un minimum d'études et acquis au moins le CEP. Bien qu'ayant été effectué sur le tas, leur apprentissage se déroule sous de meilleurs auspices et débouche dans la plupart des cas sur la reproduction du métier avec aide à l'installation (si l'on raisonne en termes strictement économiques, on peut dire que la période de travail gratuit de l'apprentissage est compensée par une aide financière à l'installation).

A 28.

"A 14 ans, je suis revenu au bateau avec mes parents pour apprendre le métier. En ce temps-là, il n'y avait pas de centre de formation, on apprenait le métier sur le tas. Je suis resté avec mes parents jusqu'au service, mon frère comme on avait 7 ans d'écart, il avait travaillé avec mes parents jusqu') ce que je rentre de l'école. Mes parents comme l'avenir était plus gai, ont acheté un second bateau qu'a pris mon frère avec un matelot, et moi, à ma rentrée de l'école, j'ai remplacé le matelot sur le bateau de mon frère. On travaillait en famille, on perdait des fois du temps pour attendre 2 voyages pour la même destination, mais c'était mieux, ma mère faisait à manger pour tout le monde.

J'ai travaillé comme ça jusqu'à l'armée et au retour de l'armée jusqu'à mon mariage. Mes parents, après le mariage de mon frère, ont acheté un gros bateau, un 600 tonnes. Il y avait du travail pour tout le monde. J'étais pas malheureux, je sortais, je faisais le jeune homme, on avait une voiture. Mes parents me la prêtaient. J'étais pas vraiment payé à l'époque, mais mes parents étaient larges avec moi. J'avais un argent de poche confortable, la disposition de la voiture et tout. Quand je conduisais le bateau avec mon frère entre 14 et 18 ans ils me donnaient 10 % sur le frêt. Puis au moment de mon installation et de mon mariage, ils m'ont bien aidé".

A 118.

"Quand je suis rentré au bateau à 14 ans, j'ai fait mon apprentissage sur le tas avec mon père, c'est pas tellement facile. Si on s'accorde bien avec son père, ça va sinon ça pose des problèmes surtout quand on devient plus grand, on est pas toujours d'accord.

*J'ai appris tout ce qui peut s'apprendre sur un bateau, les manoeuvres, tout ça, à l'époque les écoles pour apprendre le métier n'existaient pas. J'ai appris comme ça jusqu'à ce que je parte à l'armée. J'avais mon argent de poche pour sortir, mais j'avais pas de paye comme celui qui travaille, qui touche un salaire. J'étais pas malheureux, je me plaignais pas. Quand on allait dans les ports, on sortait avec les copains dans les boites tout ça. Mon père, quand je suis sorti de l'école, venait d'acheter un nouveau bateau. En fait, si on veut de 14 à 19 ans, j'ai travaillé pour rien. Quand on discute avec les jeunes d'à terre, ils comprennent pas. De toute façon quand je suis parti à l'armée, ils savaient que je me marierais et comme mon père approchait de la retraite, soit il m'achetait un second bateau, soit il me passait le sien"*

A 122.

*"En sortant de l'école, après mon CAP de mécanique, j'ai travaillé sur le bateau avec mes parents. A l'époque, nous avions 2 bateaux, mon père avait repris le bateau de son père, mon frère conduisait le bateau avec mon père et moi le 2ème avec ma mère.*

*Le père nous avait dit, à mon frère et à moi, on va travailler avec les 2 bateaux. Si vous voulez pas continuer le métier, on en supprimera un. On a travaillé comme ça dès l'âge de 15 ans et après, il a pu nous financer tous les 2 pour l'achat de notre propre bateau. Comme on travaillait gratuitement pour le père, il a pu nous accumuler de l'argent et nous aider à nous lancer à l'âge de 17 ans. J'ai passé mon permis de conduite de bateau et j'ai pu conduire le bateau tout seul avec mon frère. Dès l'âge de 18 ans, quand mon frère s'est marié, il a repris le bateau et moi je suis retourné au bateau avec mon père, c'était pas formidable, car entre le vieux et le jeune il y a surtout des accrochages, surtout qu'on avait été chacun maître sur notre propre bateau pendant 3 ans comme ça."*

Il faut noter que ce cas, A 122, est le seul parmi les 40 jeunes que nous avons rencontré du groupe A à avoir été déclaré comme apprenti pendant la période de 1967/70 et à avoir signé un contrat type.

Ces trois cas sont significatifs d'un apprentissage sur le tas comme mode de formation professionnelle, mais aussi d'une insertion dans le métier par la conduite d'un second bateau avec un autre frère ou l'un des deux parents et une aide à l'installation. Les trois cas appartiennent aussi à des familles ayant une situation aisée qui peuvent assurer l'installation de leurs enfants. La période de travail gratuit, constitué par l'apprentissage, est dans tous ces cas explicitement perçue comme une avance sur l'avenir. Par ailleurs, deux de ces jeunes font référence à la formation sur le tas comme seule formation professionnelle existante

à l'époque, ce qui implique plus ou moins que si une autre formation avait existé il l'aurait peut être suivi.

Le seul qui ait reçu à l'époque une formation professionnelle dans le métier, hors du circuit traditionnel, est A 107.

A.107. CAP de batelier du Rhin.

*"J'avais eu mon certificat d'étude primaire et j'en avais assez d'être à l'internat. J'ai voulu retourner au bateau J'y suis resté un an, ma mère voulait que je continue. Elle me trouvait jeune pour conduire le bateau. Elle a fait pareil avec mon frère, elle nous a inscrit tous les deux au LEP de Lille pour qu'on prépare un CAP de batellerie. On a eu tous les deux notre CAP de batelier et à 18 ans, quand je suis rentré j'ai fais le matelot sur le bateau d'un ami de mon père, puis après, j'ai été contre-maitre à la part jusqu'à mon mariage. En fait, j'ai jamais appris le métier avec mes parents, sauf pendant un an entre 14 et 15 ans, et je trouve que c'est mieux. A l'époque, en plus, mes parents avaient un vieux bateau tractionné, c'était pas terrible. Ils m'ont pourtant aidé à acheter mon bateau au moment de mon mariage, pas beau-coup. En fait, je me suis débrouillé tout seul".*

Ce jeune fils d'artisan batelier, devenu lui-même artisan batelier après une période transitoire en tant que salarié et contre-maitre à la part, était plutôt destiné par la formation qu'il a suivie à être salarié, le goût de l'indépendance l'a amené à être artisan. On verra dans le chapitre de l'insertion professionnelle et de la pratique du métier, qu'il a adopté une pratique moderniste du métier.

Nous rappellerons pour mémoire les cas de ceux qui ont suivi une formation professionnelle hors du métier. Quatre d'entre eux ont quitté la profession? Un seul d'entre eux qui a reproduit à terme la profession a suivi des formations qui étaient considérées à la fois comme utilisables dans le métier et hors du métier :

A.218

*"J'aimais le métier de marinier, mais ça allait très mal à ce moment là. Mes parents m'ont encouragé à continuer en me disant : "si ça va mieux, tu reviendra après l'armée J'étais sursitaire, je suis parti à 21 ans. Au retour de mon service militaire, j'ai passé 6 mois à bord avec mes parents, puis ils m'ont acheté un bateau avec mes grands parents et moi et je les rembourse petit à petit".*

Ce cas exceptionnel de jeune particulièrement privilégié puisqu'il n'a fourni aucun travail gratuit au cours de l'apprentissage sur le tas, tout en ayant son installation assurée sans aucun emprunts extérieurs par ses parents et ses grand-parents, est typique des familles aisées de la batellerie, qui tout en donnant

la possibilité à leurs enfants d'acquérir la formation hors métier leur permettent de reproduire la profession dans des conditions favorables.

Il n'en reste pas moins que ce modèle est rejeté par un certain nombre de marinières, en particulier par les beaux parents qui, tout au long de l'entretien, intervenaient en disant "il n'a rien à faire dans le métier, il en sait trop pour faire ça", ce qui est démenti par une exploitation relativement florissante comme nous le verrons au niveau de la pratique.

Pour cette génération, l'apprentissage sur le tas reste la formule la plus répandue même si elle n'aboutit pas à terme à une reproduction du métier et du statut.

Toutefois, cet apprentissage est considéré plus comme une reproduction de la profession qu'une formation professionnelle. Si l'ensemble des discours sur l'apprentissage que nous avons recueilli sur cette période sont relativement peu explicites, en particulier sur le plan de la description des tâches, c'est que comme nous l'avons écrit précédemment pour le fils de batelier, comme pour le fils de paysan, le savoir faire et le savoir vivre forment un tout qui ne se dissocie pas, le métier s'apprend comme on apprend les règles de la politesse. Cette osmose est d'autant plus pregnante que le lieu de vie et le lieu de travail sont les mêmes dans le cas de la batellerie. En fait, le vie se décompose en période à bord (petite enfance, apprentissage, pratique du métier) et en période à terre (scolarisation, service militaire) et la période passée avec les parents et la période de pratique à son compte avec sa propre famille. La période d'apprentissage est incluse dans la période à bord avec les parents, et n'a pas cette signification d'acquisition de techniques spécifiques qu'elle a dans d'autres métiers artisanaux, même quand l'apprentissage s'effectue dans le milieu familial. L'isolat sur l'eau accentue évidemment cet aspect d'osmose de tous les aspects de l'apprentissage.

Comme nous le disait un jeune qui a quitté le métier : "pour être marinier, même si on passe un CAP de batelier, c'est pas pour ça qu'on est batelier. Un batelier c'est pas 3 ans de préparation, c'est toute une vie de préparation. Etre capable de rentrer un bateau, c'est difficile mais c'est pas tout.

Un jeune qui veut être batelier, il faut pas qu'il rentre au bateau après 15/16 ans, après c'est trop tard, on est trop vieux pour apprendre sur le tas. On a plus le même contact avec son père la rupture est trop grande et en plus à cet âge là, on est contestataire, on a pas la même optique sur le travail. Pour moi, la meilleure école, c'est celle de papa. Eux, ont connu l'époque des bateaux tractés, des bateaux en bois, c'était dur. En plus, batelier c'est pas seulement une technique, c'est une vie, une organisation où il faut être deux, la vie de batelier, il faut avoir une vie de famille entière sur le bateau. Il faut aimer ça profondément. Un bateau c'est pas grand, il faut une entente parfaite

et toute une organisation de la vie qui s'apprend pas à l'école, il faut une longue préparation, c'est pas un travail batelier, c'est toute une vie, même si on est un grand technicien, un grand expert en matière de conduite, ça suffit pas. Le seul métier où ça peut ressembler, c'est les agriculteurs, et encore, ils ont un train d'avance sur nous au point de vue scolaire".

Cet apprentissage du métier est donc considéré comme l'apprentissage d'une vie, et c'est pourquoi il apparaît rocambolesque aux fils de bateliers qu'on puisse raisonner en termes techniques ou économiques. Le travail gratuit de l'apprenti n'est pas perçu comme tel, il fait partie d'une période intermédiaire avant l'installation à son compte. Nous verrons en particulier à travers l'étude de l'apprentissage pour le groupe B, que les maîtres d'apprentissage que sont les pères comprennent très mal la nécessité de verser une certaine somme à leur fils et les problèmes que connaît l'inspection du travail pour faire respecter cette règle. L'apprentissage, comme les autres étapes de la vie du batelier, ne suit pas un schéma qui puisse s'expliquer en termes économiques, mais fait partie du vécu global de la vie de batelier.

#### Apprentissage et formation professionnelle dans le groupe B

A la différence des membres du groupe A, les jeunes appartenant au groupe B ne sont pas tous intégrés à la vie active (en raison de leur jeune âge), mais ils ont pour la plupart défini leur option pour l'avenir à travers la formation qu'ils ont suivie.

En majorité sortis, comme nous l'avons vu dans la première partie de ce chapitre, plus tardivement du système scolaire, ces jeunes se sont orientés soit vers un système de formation professionnelle hors du métier (cycle long ou cycle court), soit vers un système de formation professionnelle dans le métier, CAP de navigation intérieure, soit ont reproduit le modèle le plus fréquent antérieurement, celui de l'apprentissage du métier sur le tas.

Il est un peu hasardeux d'établir des proportions sur des échantillons aussi restreints. Mais nous pouvons dire que pour les jeunes dont nous possédons les itinéraires biographiques complets (22/40) :

- . sur ceux qui exercent la profession de marinier, soit comme contremaître à la part, soit comme artisan, seuls 2 (B 130 et B 193) ont suivi un apprentissage dans un centre de formation professionnelle.

Parmi ceux qui projettent de devenir artisan, 4 ont suivi une formation en centre d'apprentissage (B 120 - B 150 - B 121 - B 115).

En ce qui concerne ceux qui sont sortis du métier ou qui projettent d'en sortir, contrairement à la génération précédente, aucun n'est passé par une période intermédiaire de retour au bateau.

Tous ont entrepris leur formation dans la continuité de leur scolarité.

En comparant hâtivement la formation dans la profession du groupe A et du groupe B, on pourrait conclure que la formation professionnelle dans un centre d'apprentissage a totalement remplacé la formation sur le tas. Or, il faut se garder d'aller si vite, et distinguer ceux qui dans le groupe B ont eu uniquement une formation sur le tas, et ceux qui ont eu une formation professionnelle institutionnalisée.

La première chose qui nous frappe est que ce n'est pas là, la différence d'âge qui joue dans cette différenciation le rôle le plus important, en effet, ce ne sont pas les plus jeunes qui suivent une formation professionnelle (hors famille), et inversement ce ne sont pas non plus ceux qui sont en activité actuellement qui ont eu l'ancien modèle de formation.

La différenciation s'opère essentiellement à l'intérieur du même groupe d'âge, entre ceux issus d'une famille relativement aisée ayant un nombre restreint d'enfants, et ceux issus d'un milieu plus pauvre ayant des enfants plus nombreux. Le même phénomène est à signaler d'ailleurs dans la formation professionnelle hors métier qui, soit suit le modèle ouvrier formation courte, soit celui des classes moyennes formation longue BAC technique, BEPC, etc.

Pour mieux comprendre ce phénomène, nous allons tenter d'isoler à partir des discours de ces jeunes ayant vécu à l'intérieur de la même période et dans le même cadre institutionnel, des apprentissages et des entrées dans la vie professionnelle très différents.

#### Ceux qui ont suivi un apprentissage sur le tas

##### B. 219. Famille de 5 enfants.

*"A 12 ans, ma mère étant morte, j'ai quitté l'école pour retourner au bateau avec mon père, mais ça n'a pas duré on n'arrivait pas à s'en sortir. J'essayais d'apprendre le métier, mais j'étais trop jeune. Du coup, mon père a vendu son bateau pratiquement pour rien, c'était un vieux bateau de bois et il a commencé à travailler pour une compagnie sur un petit automoteur pousseur comme salarié. J'étais à bord avec lui en tant que mousse, j'avais 13 ans. Maintenant qu'il n'a plus personne pour l'aider, il travaille en équipe sur un gros pousseur, 7 jours à bord, 7 jours à terre. Moi je travaille avec un artisan, il me forme, je suis nourri, blanchi et je touche 120 F par mois. Dans 2 ans, je passerai mon permis et je prendrai un bateau à mon compte".*

Ce garçon fait partie de la catégorie la plus défavorisée, mis au travail à 12 ans, son père pour des raisons financières et

n'a pu continuer l'exercice de sa profession en tant qu'artisan devenu salarié, il ne pourra en aucun cas aider son fils à réaliser son rêve d'installation à son compte. Actuellement, ce garçon qui a 17 ans est honteusement exploité par l'artisan qui l'emploie, qui ne l'a pas déclaré comme apprenti pour ne pas être obligé de lui verser un salaire minimum, et de lui faire suivre un minimum de formation théorique en centre d'apprentissage. Il est déclaré comme A.T.R. auxiliaire à temps réduit, et touche 120 F par mois.

Le cas de B 172 est légèrement différent. Les parents, après avoir été artisans, ont dû revendre leur bateau pour des raisons d'exploitation déficitaire, et devenir salariés dans la flotte classique, puis ont débarqués définitivement en 1976. Comme le précédent ce jeune a toutefois appris le métier sur le tas avec ses parents salariés.

B 172.

*"A 14 ans, quand j'ai quitté l'école, j'ai travaillé dans la compagnie de mes parents. Je travaillais sur le bateau avec mes parents, j'étais le 2ème matelot. J'y suis resté 3 ans, jusqu'au débarquement définitif de mes parents et à 17 ans je suis rentré en usine".*

B 216. C/à la part sur le bateau de sa mère.

Ce cas de retour précoce au bateau et d'apprentissage sur le tas dès l'âge de 11 ans est du au fait que ce jeune se destinait à la batellerie, et qu'il a dû très vite remplacer son père décédé dans un accident, auprès de sa mère

B. 20.

*"A 14 ans, je suis remonté au bateau avec mon père et j'y suis resté jusqu'à 18 ans. C'est là que j'ai appris le métier sur le tas, quand j'avais 16 ans, mon père avait acheté un second bateau en bois c'est moi qui l'ai conduit tout seul".*

Dans ces quatre cas, on est dans le modèle de reproduction classique et d'apprentissage sur le tas. Il faut toutefois noter que si cette phase est conforme au modèle traditionnel, pour au moins deux d'entre eux, la famille n'a pu assumer la phase suivante, à savoir l'installation à son compte du jeune et que ces deux jeunes se retrouvent dans des positions de salariés ou d'ATR particulièrement exploités.

Les jeunes qui ont connu un nouveau type de formation et d'apprentissage

B 130. Fils unique - artisan batelier; famille aisée. Bateau 67 m  
Maison à terre.

"Après le C.M 2, j'ai suivi des cours au CES jusqu'à la 5ème. J'étais hébergé chez ma grand-mère, puis après en CET. Mes parents m'ont conseillé de préparer un CAP pour m'orienter vers une autre branche au cas où le métier coulerait. Pourtant mes parents avaient une exploitation qui marchait bien, ils venaient d'acheter un bateau de 60 m, mais c'était au cas où. J'ai passé mon CAP de fraiseur, et ensuite je suis rentré au bateau. Mon père a pensé à m'inscrire au Tremblay. Je suivais des stages sur place puis je revenais au bateau avec mes parents. Je touchais alors des sous qu'on a placé sur un livret. C'est pas ça qui m'a permis de m'installer, mais c'est quand même plus juste que ceux qui travaillent pour rien. La formation au Tremblay était intéressante, mais pas pour moi, je savais déjà pas mal de choses, les autres, eux, ils sortaient de l'école".

Ce cas exemplaire de cumul des avantages, CAP à l'intérieur du métier pour reconversion éventuelle + apprentissage en centre de formation des apprentis de la navigation intérieure avec perception d'un salaire, est assez significatif de la rupture qui se produit à l'intérieur du milieu (rupture que nous verrons se confirmer au niveau des pratiques) et dont la formation professionnelle à l'extérieur de la famille n'est qu'un aspect.

B. 193. Fils de famille nombreuse. Actuellement C/ à la part (bateau tante) 2 bateaux : 1 pousseur, 1 38 m50.

"Après le primaire à Conflans, j'ai été en internat au lycée de Poissy, la 6ème et la 5ème, mes parents à l'époque ne me demandaient pas de choisir, ils attendaient de voir comment je me débrouillais pour voir si il y avait des possibilités à terre.

Après la 5ème, mon père a décidé de me faire faire un CAP, il a vu qu'au point de vue scolarité, c'était pas fameux. alors au moins que j'ai une formation pour apprendre un métier. J'avais 15 ans, j'ai été hébergé par une tante à Andresy et j'allais tous les jours à Asnières. A 16 ans j'en suis sorti, je supportais pas. Je suis retourné à bord comme matelot. J'étais pas payé évidemment, juste l'argent de poche. Puis mon père a décidé de m'inscrire au Tremblay pour que je passe mon CAP. J'allais au Tremblay de temps en temps, puis je revenais à bord faire mon stage, mon père me payait alors, il était obligé"

B 120.

Ce jeune issu d'une famille aisée dont le père a une exploitation florissante un convoi poussé de 2 200 tonnes, fait partie d'un GIE, a avec son frère plus jeune, actuellement en formation, suivi les cours du Tremblay, car il est nécessaire, dit le père "d'acquérir de nouvelles connaissances pour une nouvelle batellerie".

Il est évident ici qu'il s'agit là encore de cas privilégiés pour lesquels non seulement la formation théorique par le biais du centre d'apprentissage est plus importante, mais où la formation pratique auprès du maître d'apprentissage qu'est le père se fait dans de meilleures conditions.

#### Formation professionnelle et devenir de groupe

Nous pensons, pour notre part, comme nous le confiait un formateur du centre d'apprentissage, que la formation professionnelle initiale ou pour adulte a sinon introduit du moins accentué une segmentation du milieu, qui n'est pas encore apparente au niveau du groupe A, entre ceux qui bénéficient de tous les avantages scolarité relativement longue + formation à une éventuelle reconversion + formation théorique dans le métier risquant de devenir à terme obligatoire + possibilités d'insertion par aide des parents, et ceux qui après une scolarité courte ont un apprentissage sur le tas, mais ne pouvant reproduire le métier.

Pour compléter les récits de vie recueillis auprès du groupe B, nous avons organisé une réunion de groupe avec 18 jeunes du Centre de formation des apprentis de la navigation intérieure en dernière année de CAP.

Nous pouvons caractériser le groupe par trois aspects :

#### - Le niveau scolaire à l'entrée au CFA

- . 3 sortaient du primaire
- . 3 avaient fait 2 ans de mécanique dans un LEP
- . 8 sortaient de la classe de 5ème
- . 3 étaient issus de la classe de 4ème
- . 1 sortait de la classe de 3ème.

On peut dire que le niveau d'entrée, même s'il reste bas, est nettement supérieur au niveau des enfants ayant suivi un apprentissage sur le tas. En particulier, la quasi majorité (8) ont suivi la filière classique d'organisation de l'appareil scolaire en France, soit orientation vers l'apprentissage à la sortie de la 5ème.

#### - La situation des parents

Sur 18 élèves, on trouve un fils d'ouvrier à terre et un fils de salarié dans la batellerie, les 16 autres se répartissent ainsi :

- . 9 d'entre eux ont des parents propriétaires d'un 38 m 50
- . 1 propriétaire d'un pousseur + barge
- . 6 ont des petites flottes.

On a donc une population relativement aisée d'origine (petites flottes + pousseur + barge) qui est plus fortement représentée qu'au niveau de l'artisanat dans son ensemble.

- L'avenir envisagé

a) L'installation à son compte

Mis à part le fils de salarié d'ouvrier d'à terre et le fils du batelier salarié, les 16 autres se destinent à l'artisanat batelier et ne se posent de problèmes majeurs vis-à-vis de l'installation à leur compte, "on conduira le 2ème bateau" (fils de propriétaire de petites flottes), "mon père m'achètera un bateau que je lui rembourserais progressivement" (propriétaire de 38 m 50).

b) La pratique du métier

A la question comment envisagez-vous votre métier pour l'avenir ?

A l'exception d'un seul qui envisageait un mode d'organisation coopérative, les 15 autres (artisans reproducteurs) reprenaient à leur compte le type d'exploitation paternelle. "Je ferais comme mon père, j'irais à la Bourse chercher des voyages au tour de rôle".

A travers l'examen de ces trois aspects, il apparaît que la formation professionnelle telle qu'elle existe actuellement a échoué sous deux perspectives :

- Celle d'une promotion sociale : elle ne recrute que parmi les familles les plus aisées les enfants ayant déjà un niveau scolaire supérieur à la moyenne du groupe et en rendant à terme le CAP obligatoire pour l'installation, tend à renforcer la ségrégation.
- Celle d'innovation : elle ne fait que renforcer le modèle traditionnel et surtout elle encourage la reproduction du mode d'exploitation du père ; celui-ci étant dans la majorité des cas le maître d'apprentissage.

Pour conclure ce chapitre consacré à la jeunesse des fils d'artisans bateliers et à ses variations par rapport à un type idéal, il apparaît que, comme nous l'avons écrit au début de ce chapitre, pour le groupe de l'artisanat batelier, comme pour les autres, les différences sont dues essentiellement aux conditions socio-économiques des parents qui définissent les destins des jeunes.

Ces différences se retrouvent à l'intérieur du groupe à un moment donné ; avec le même contexte global institutionnel, législatif et économique, on trouve des variations entre la durée de la scolarité, les conditions de formation professionnelle et toutes les pratiques de mise au travail qui recouvrent cette période de la vie biologiquement déterminée.

Si l'on constate une évolution des pratiques du fait de l'évolution du contexte institutionnel, législatif et économique, cette évolution qu'elle se produise sur le plan de l'obligation sco-

laire ou de l'apparition d'une formation professionnelle extérieure au milieu familial à des effets différents, est pratiquement toujours médiatisée par la situation sociale de la famille d'origine.

Comme nous le disait une responsable de formation, "on assiste dans la batellerie artisanale à un développement contradictoire due à la non homogénéité de la population. Une couche qui considère que la scolarité prolongée et la formation professionnelle sont des conditions nécessaires du progrès du groupe, des moyens de promotion et d'ouverture, de rupture du ghetto. Une autre couche qui considère que le métier est ce qu'il est, qu'il ne va pas changer, la preuve ça fait des générations qu'on le fait et qu'on a survécu à toutes les pressions de la SNCF, de la route et à toutes les guerres".

A quoi bon, dans ce contexte, scolariser plus les enfants, leur apporter une formation professionnelle théorique ?

Il est évident que ces deux couches ne se distinguent non seulement par leurs attitudes envers la scolarité et la formation, mais par leurs pratiques du métier et que ces attitudes sont conséquentes de leur position socio-économique à l'intérieur du groupe, position qui conditionne le devenir de leurs enfants, non seulement sur le plan de la scolarité et de la formation, mais aussi de pratique du métier, comme nous le verrons dans le chapitre suivant.

On peut aussi se poser la question de savoir quelles ont été les conséquences pour le groupe d'un modèle de formation professionnelle qui n'est plus comme par le passé pris en charge entièrement par le milieu familial et effectuée sur le tas, mais par des institutions et des professeurs qui dispensent un enseignement théorique ?

Il semble, qu'à travers ce phénomène, on assiste au passage du métier à la la profession :

- Le métier, "à la fois genre d'occupation manuelle ou mécanique qui trouve son utilité dans la société et savoir-faire technique que confère l'expérience" évolue vers la profession. Occupation déterminée dont on peut tirer ses moyens d'existence et dont l'accès est réglé par l'acquisition d'un savoir dispensé par des organismes compétents : université, centre de formation etc.
- La professionnalisation de la batellerie, à travers la formation extérieure au groupe lui-même, le processus selon lequel le corps de métier tend à s'organiser sur le modèle des professions établies (monopole d'exercice de certaines fonctions, par exemple en cas d'obligation du CAP, du BEP, contrôle du savoir et du savoir faire par des institutions et des personnes extérieures au groupe), tend à produire et à accentuer des phénomènes de segmentation du groupe tel qu'on a pu les constater en particulier dans la paysannerie.

En effet, la mise en place de l'apprentissage sous une forme scolaire dans la batellerie déqualifie et disqualifie en partie ceux qui n'ont pas accès à cette nouvelle connaissance. On adopte pour un certain nombre de problèmes des modèles extérieurs au groupe, et par la même on assiste à la marginalisation de ceux qui n'ont pas accès à ces modèles.

Evidemment la législation sur l'apprentissage en permettant en particulier un contrôle des conditions de travail à bord des apprentis, n'a pas que des aspects négatifs. Le paiement du travail de l'apprenti n'est pas sans importance et met fin à un certain nombre de situations d'exploitation du fils de batelier par son père.

Mais il faut bien voir que comme parallèlement à la mise en place de cette formation professionnelle, il n'y a pas création de débouchés dans la profession et que, par conséquent, la reproduction du métier reste encore entièrement dépendante de la famille et donc de sa situation économique, la formation ne joue absolument pas son rôle de promotion sociale, mais joue au contraire un rôle de renforcement des inégalités sociales. En fait, pour être maître d'apprentissage, il faut à la fois respecter un certain nombre de conditions de sécurité (aménagement du bateau, etc), payer un salaire minimum à l'apprenti et assurer son insertion dans la profession, le père étant dans 98 % des cas le maître d'apprentissage. On comprend alors que la nécessité de toutes ces conditions réunies crée une sélection à l'intérieur du groupe entre ceux qui peuvent et ceux qui ne peuvent les remplir.

Il est à noter aussi que l'introduction de l'apprentissage sous sa forme actuelle a permis (selon des dires d'un inspecteur du travail), à un certain nombre de bateliers n'ayant pas de fils en âge d'être apprenti, ou de femmes de batelier (veuves ou seule) de se procurer une main d'oeuvre à bon marché, sans assurer pour cela aucune formation. De tels abus se retrouvent d'ailleurs au niveau des autres professions et ne sont pas particuliers à la batellerie. Il apparaît, en particulier, que les propriétaires de petites flottilles qui constituent 50 % des maîtres d'apprentissage (d'après l'inspection du travail) font tourner leurs bateaux à moindre frais avec 2 ou 3 apprentis sans leur assurer évidemment par la suite aucune insertion professionnelle.

Chapitre IV

L'AGE ADULTE

---

INSERTION SOCIO-PROFESSIONNELLE et  
PRATIQUE DU METIER

---

1 - Reproduction de l'artisan batelier (essai d'évaluation)

Le modèle idéal de production et de reproduction de l'artisanat batelier implique qu'arrivé à l'âge adulte, le fils reproduise le métier et le statut de son père. Qu'en est-il actuellement ?

Le calcul des coefficients de rigidité sociale se font en France à partir des différentes enquêtes F Q P réalisées ces dernières années. Or, ces enquêtes n'appréhendent pas la catégorie des artisans bateliers qui, au niveau des recensements nationaux, remplissent un formulaire différent (feuille de bateau) qui ne comprend aucune mention sur la formation et la profession du père.

Nous avons donc tenter d'obtenir des renseignements statistiques sur cette population auprès de l'ONN qui exploite les données des recensements nationaux, là aussi, nous n'avons pu obtenir aucun élément qui nous permette de calculer le coefficient d'hérédité sociale.

Il nous faut signaler, en passant, que nous avons été très gênés tout au long de cette recherche par la faiblesse des données statistiques concernant la population batelière, alors qu'il existe de nombreuses statistiques sur la flotte, les trafics, etc, peu de choses sont disponibles sur la population et les statistiques confondent très souvent population salariée de la flotte classique et population des artisans.

En désespoir de cause, nous avons cherché à avoir une approximation de ce coefficient de reproduction, à travers la liste des artisans bateliers sur laquelle nous avons choisi notre échantillon d'enquête.

Pour le groupe A, cette liste comprenait 113 individus dont le père était artisan batelier à leur naissance.

Nous avons pu connaître le devenir professionnel de 77 d'entre eux. Sur ces 77, 67 sont restés dans la profession dont 46 comme artisans bateliers, les autres étant soit salariés, soit contremaîtres à la part.

Ceci ne signifie pas que le taux de reproduction soit de 67/77 pour le métier et de 46/77 pour l'artisanat batelier.

En effet, pour les 36 fils d'artisans dont nous n'avons pu déterminer le devenir, nous sommes toutefois assurés, vu nos sources (immatriculation à l'URSSAF de la batellerie) qu'ils ont quitté le métier.

On peut supposer que, dans l'état actuel de notre information pour cette génération du groupe A, 56/113 des fils d'artisans bateliers ont reproduit le métier et 46/113 ont reproduit le statut et le métier de leur père, soit un coefficient de rigidité sociale de 0,46. A titre de comparaison, on peut dire que ce coefficient de rigidité sociale était pour FQP 70 de 0,37 pour les artisans et de 0,89 pour les exploitants agricoles.

Ce taux de reproduction reste donc encore assez fort pour l'artisanat batelier. Toutefois, il nous faut noter qu'il est en forte diminution par rapport à la génération précédente. En effet, après quelques recherches d'archives, nous avons pu retrouver la profession du grand père paternel des jeunes du groupe A. Sur les 113, 110 était artisan batelier, 2 bateliers salariés et 1 ouvrier dans un port maritime.

Donc pour les pères des jeunes du groupe A, le coefficient de rigidité sociale était proche de 1 et en une génération, ce taux a diminué de moitié.

Ce mouvement général à l'ensemble des travailleurs indépendants (petits artisans traditionnels) semble encore plus fort chez les artisans batelier, à cause des facteurs structurels (économique, technologique) que nous avons exposés dans notre introduction.

#### En ce qui concerne le groupe B

En dehors des difficultés que nous avons exposées plus haut, un nouvel obstacle s'opposait au calcul d'un coefficient de rigidité sociale. En effet, contrairement à la population du groupe A qui, étant donné son âge (25 à 32 ans), fait totalement partie de la population active soit à l'intérieur de la profession, soit à l'extérieur, une forte proportion de la population du groupe B n'est pas, étant donné son âge (16-22 ans) intégrée au monde du travail.

Sur les 98 membres de base de ce groupe, nous comptabilisons seulement 16 actifs (soit comme matelots, salariés artisans ou contre-maître à la part) 10 qui suivaient les cours de formation du CFANI avaient un projet de reproduction. La fragilité des ces données ne nous permet pas de calculer un taux de reproduction qui n'aurait que peu de sens. Toutefois, nous pouvons émettre l'hypothèse à partir des éléments que nous avons pu isoler, à partir de la conjoncture globale et à partir des récits de vie que le taux de reproduction de cette population de l'artisanat batelier est encore en baisse.

### A - Insertion professionnelle et pratique du métier

#### a) Histoires de vie et récits de pratiques

##### Le groupe A

Au delà des taux de reproduction, nous allons dans ce chapitre essayer d'isoler et de comprendre le processus de reproduction et de non reproduction.

Processus qui comprend la phase d'apprentissage, les conditions de reproduction et d'installation à son compte (en particulier l'accession à l'outil de travail) et la pratique du métier. Pour illustrer ces processus, nous reprendrons encore dans ce chapitre, les 27 histoires de vie que nous avons utilisées pour l'appréhension des autres processus de reproduction, à

savoir la socialisation la scolarisation et la formation professionnelle, on trouvera en annexe dans le tableau sur le Devenir professionnel l'itinéraire complet de cette insertion professionnelle, à l'extérieur ou dans le métier.

#### Les reproducteurs

Nous avons deux types de reproducteurs :

- . ceux qui reproduisent le métier et le statut (artisan bate-  
lier)
- . ceux qui restent dans le métier avec un autre statut (salarié  
contremaître à la part).

Pour le groupe A, la majorité des reproducteurs se situent dans le premier groupe.

#### Reproducteurs artisans

A.24.

#### Apprentissage et installation à son compte

"Après mon retour de l'école à 12 ans, j'étais le seul garçon à rester sur le bateau, j'étais le plus jeune. J'ai fait le matelot avec mes parents jusqu'à 22 ans. C'est à ce moment-là que je me suis marié. Comme mes parents étaient relativement âgés, ils ont débarqué et ils nous ont laissé le bateau, à ma femme et à moi. Quand ils ont débarqué, j'ai commencé à leur rembourser le bateau en leur versant une rente tous les mois. Ça s'ajoutait à leur retraite qui n'est pas bien grosse. Ils touchaient un million deux par an à peu près. Ce bateau, je l'ai toujours, il est plus âgé que moi, il a 32 ans. Mais je ne peux pas me permettre d'en acheter un autre, c'est trop cher par rapport à ce qu'on gagne".

#### Pratique du métier

"Avec mes parents, on faisait que de l'intérieur ; maintenant pour gagner ma vie, je suis obligé d'aller à l'exportation. Au moment de la sécheresse, on est resté plus de 45 jours sans transport ; on peut pas débarquer pour autant, on a rien pour vivre à terre, ni diplôme, ni maison. Moi je transporte essentiellement du charbon et des céréales. Entre deux voyages à l'exportation, je fais des petits voyages à l'intérieur. A l'exportation, je vais pas très loin, la Belgique, un peu la Hollande, mais c'est vraiment quand je peux pas faire autrement. J'aime quand même mieux être marinier. Je vois mes frères qui sont à terre, ils sont pas libres, ce sont des esclaves avec le travail en usine. Evidemment, on gagne pas beaucoup. En 1981 on a eu un chiffre d'affaires de 24 millions d'anciens francs, mais quand on retire tous les frais, le fuel, l'assurance, les charges il nous reste pas grand chose, à peu près 12 millions.

Nous, on travaille à deux là-dessus, ça fait pas grand chose. Evidemment on est logé. Par rapport à un gars d'à terre qui a à payer son loyer, c'est autre chose. Le gros avantage en bateau, on est son propre chef, on est pas commandé. Si on veut, on peut rester couché ; pour un mariage ou une fête on peut s'arrêter, mais en fait on en profite pas beaucoup de la liberté".

#### Autre cas de reproduction classique

##### Par reprise du bateau du père

A 118 (fils unique)

"De 14 à 19 ans, je suis resté sur le bateau avec mes parents, j'avais mon argent de poche mais j'avais pas de paye comme celui qui travaille et qui touche un salaire. J'étais pas malheureux, je ne me plaignais pas. J'avais 16 ans quand ils ont acheté un nouveau bateau. C'était parmi les derniers sortis. Ils gagnaient largement leur vie et ils l'ont vite payé. Dès qu'on a eu le nouveau bateau qui était bien équipé, on a fait l'Allemagne, c'était rentable.

Après je suis parti au service, évidemment pendant toute une période, j'ai travaillé pour rien. Par rapport à des jeunes d'à terre, on comprend pas, mais moi je savais qu'après mon service si je revenais au bateau et que je me marie, mon père était proche de la retraite, soit il aurait acheté un autre bateau, soit il me passait le sien et il travaillait les dernières années à terre. Revenu du service militaire, j'ai travaillé avec mes parents ; ils me payaient un peu mais pas un vrai salaire.

##### Installation à son compte

En 1977, j'avais 25 ans, j'ai décidé de me marier. Ça faisait longtemps que je connaissais celle qui allait devenir ma femme, mais on s'était perdu de vue. Là il fallait que je trouve un travail. J'ai repris le bateau de mon père et il a débarqué à terre. Il a travaillé quelque temps dans un supermarché pendant 4 ans à Nancy ça valait plus le coup d'acheter un autre bateau pour trois ou quatre ans.

Maintenant je continue à rembourser le bateau petit à petit. Je lui donne une certaine somme et il a sa retraite en plus.

##### Pratique du métier

Par rapport à mon père, je continue l'export, puis Lyon, Thionville, l'Allemagne. Je suis rarement à Paris. Il n'y a pas de grosse différence par rapport à mon père, j'y passe au tour de rôle. Je suis contre les GIE, il y

a qui travaille, d'autres qui travaillent pas. J'en connais qui ont essayé mais ça c'est pas fait. Tout le monde doit travailler. Il y en a beaucoup qui voudrait bien, il y en a qui font ça parce qu'il n'y a pas assez de transport au tableau.

Maintenant, je pense qu'il faut faire de l'exportation car rien qu'à faire de l'intérieur c'est pas possible. Pour l'Allemagne, il y a évidemment plus de frais, les Allemands sont plus stricts sur la navigation et l'équipement. Comme je fais beaucoup Lyon il y a plus de voyages pour l'Allemagne que pour la Belgique et la Hollande. Puis je connais bien la région la-bas.

En fait, mon métier c'est quand même la liberté même si on la paye très cher. Si je veux pas travailler toute la semaine, je fais rien, c'est mon problème. C'est très irrégulier, il y a des périodes où, quand les céréales marchent bien, on peut pas assurer, à un autre moment il y aura plus rien sur le tableau pendant longtemps. Il faudrait que ce soit plus régulier.

Et puis les grosses compagnies, le poussage, ça fait du tort ils font des transports que nous n'avons pas. Notre revenu est en baisse par rapport au capital qu'on a. On gagne pas beaucoup, un gros SMIC chacun ; nous avons plus de frêt mais plus de charges qu'il y a 10 ans. Avant on gagnait autant, on travaillait moins.

Les vacances, j'en ai pas encore pris. Ma femme rouspète c'est pas que je peux pas. Quand on veut on peut toujours. Ma femme, avant qu'elle soit mariée, avait fait des colonies de vacances. Moi, les vacances que j'ai eu c'est quand j'étais à l'armée, j'étais outre-mer.

Le temps de travail, c'est difficile à dire. Cette année on a pas travaillé beaucoup. Ce qu'il y a c'est que quand on travaille, on travaille plus que les gens d'à terre. En été, on fait des journées de 14 à 15 heures. Le matin, si vous êtes ici, il y a beaucoup d'écluses sur la Seine. Elles sont presque toutes électriques. On part, on regarde le moteur. On fait ce qu'il faut pour que ça tourne. On fait ça le soir ou le matin suivant le marinier, ça dure un quart d'heure après on chauffe le moteur et on part. Des fois, il y a des jours où il faut plus d'entretien : faire la vidange, après vous lâchez les amarres et vous conduisez en Seine, c'est de 7 h du matin à 7 h du soir. Vous pouvez marcher toute la nuit si vous voulez mais les écluses, il faut leur payer des heures supplémentaires. Il y a des mariniers qui le font. Il faut prévenir d'avance par téléphone. On dit l'heure approximative d'arrivée pour qu'ils soient là pour préparer l'écluse. Par ici, c'est comme ça.

Si vous allez sur la Moselle à Nancy, les écluses on les paye pas. Il faut les commander mais on les paye pas. C'est international, vous pouvez marcher nuit et jour. Normalement vous avez pas le droit car nous n'avons le

droit que de marcher 16 heures à deux personnes. Mais des fois on marche plus, surtout en France, on n'a pas tellement de discipline. En Allemagne, on a les livres de bord à remplir. Il y a une police si vous avez fait plus de 16 heures vous payez des amendes, vous avez des procès verbaux. Quand vous avez fait 16 heures, c'est déjà pas mal. Dans les canaux, l'hiver, 7 h 1/2- 5 h 1/2 c'est bien, mais l'été, on fait 6 h 1/2- 7 h 1/2, ça fait déjà 13 heures. On fait en fait 15 heures.

Ca dépend évidemment des bateaux, c'est plus ou moins dur à conduire. Quand je suis à l'arrêt, il faut que j'entretienne mon bateau, c'est dur, si je gagnais assez, je ferais entretenir par un chantier et moi je prendrais des vacances, mais là c'est pas possible, il y en a qui le font quand même. On devrait gagner suffisamment pour le matériel qu'on a et tous les ans qu'on soit en juillet ou en août, on devrait pouvoir faire entretenir son bateau et partir et quand on reviendrait on repartirait faire un transport"

#### Homogénéité et diversité de la reproduction

Dans ces deux cas identiques par la forme d'insertion professionnelle, par la reprise du bateau du père, on retrouve une différenciation au niveau de la pratique et du niveau des revenus entraînée par cette pratique. Cette différenciation est due à la qualité et à l'état de l'instrument de travail qui est légué. Dans le cas de A 24, fils de famille nombreuse, qui hérite d'un bateau relativement ancien, la pratique des voyages se limite à l'intérieur et à la petite exportation (Belgique). Dans le cas de A 118, l'héritage d'un bateau neuf, 2 ans bien équipé lui permet la grande exportation en particulier l'Allemagne.

Dans les deux cas. le remboursement progressif du coût du bateau aux parents sans obligation d'emprunt et de paiement d'intérêt. augmente évidemment la rentabilité de l'exploitation et diminue les charges d'amortissement. Les deux exemples ci-dessus semblent par contre peu innovateurs par rapport à l'accès au marché ; les deux bateliers passeront par le tour de rôle et le marché des contrats sur voyage, le deuxième pouvant toutefois se permettre d'accepter des voyages de grande exportation que l'autre ne pourrait exécuter, étant donné l'état de son matériel.

#### Aide financière à l'installation

Une autre solution d'insertion socio-professionnelle et de reproduction du métier est celle de l'aide financière des parents à l'installation, aide qui peut aller d'un financement partiel obligeant le recours à un prêt complémentaire à un financement total ; dans ce dernier cas, la prise en charge de

l'insertion socio-professionnelle est aussi totale que dans le cas de legs du bateau. Ces cas sont assez rares étant donné les faibles disponibilités monétaires des marinières.

Nous en avons rencontré un dans notre enquête. Il s'agit du cas A 218. Fils unique d'une famille aisée qui a suivi une formation professionnelle hors métier assez importante, et dont les parents naviguent actuellement avec un automoteur pousseur plus une barge.

Ce cas est l'exemple type du jeune à qui ses parents ont donné à la fois des chances d'insertion à terre en cas de marasme trop profond dans la batellerie et des possibilités de reproduction du métier.

#### Insertion et installation à son compte

A 218.

"A mon retour du service militaire (22 ans), j'ai passé six mois à bord avec mes parents, puis ils m'ont acheté un bateau ; mes parents et mes grand parents ont mis la totalité de la somme, 14 millions. Je n'ai pas eu à faire d'emprunt. Je les rembourse progressivement. Au départ, je travaillais à l'intérieur pour eux. Je ne remboursais rien, c'était un arrangement familial. J'étais salarié pour l'assurance, mais en fait j'étais pas vraiment salarié. On naviguait à trois bateaux : mes parents avec l'automoteur pousseur et la barge et moi avec le 38 m50. J'é suivais mes parents. On naviguait surtout à l'intérieur parce qu'avec l'automoteur pousseur avec une barge on peut pas aller à l'exportation. Les écluses sont trop courtes.

#### Pratique du métier

J'ai fait ça jusqu'à mon mariage. Puis après, j'ai navigué seul avec ma femme sur le bateau que mes parents m'avaient acheté. Depuis un an, c'est moi qui ai repris la barge. En fait, je fais très peu d'exportation. J'ai fait un seul grand voyage, Rotterdam/Avignon. Actuellement, je fonctionne surtout avec des contrats de charbon au tonnage, entre les Ancereuilles, Dunkerque, au tour. Quand on est affrété pour quatre voyages ou cinq, toujours les mêmes frêts, du coup, on peut attendre plus longtemps pour un autre voyage. La plus longue attente que j'ai eu deux mois, on fait quatre ou cinq contrats de cinq voyages par an, et ça nous donne un chiffre d'affaires de 28 millions à peu près. C'est aussi rentable que l'exportation mais il faut une barge. Evidemment, on est pas sûr de les avoir les cinq contrats car ça passe au tour de rôle, mais on est à peu près sûr, on sait à peu près combien de temps il y aura entre deux séries de contrat et on peut organiser son temps, partir. Entre ce type de

voyage et les voyages multiples, voyages simples, c'est pas la même vie. Quand on fait pas de contrat et qu'on fonctionne sur le système de voyage simple, il faut aller à la Bourse tous les jours, car on sait pas ce qui peut sortir tandis qu'ici on peut prévoir les contrats. On sait qu'on en a pour un mois d'attente, on va pas à la Bourse les deux premières semaines, c'est pas la peine. On y va la dernière semaine. Les bateliers qui sont liés au tour sont tous les jours à la Bourse. Evidemment, il y a des inconvénients, le charbon c'est sale, on choisit pas, on n'est payé qu'après la fin du contrat, des fois on attend longtemps pour être payé, des fois trois mois. Moi, j'ai un avantage. Quand j'ai un pépin, comme là il va falloir que je fasse changer mon moteur, j'arrête de rembourser mes parents. Si ça serait la Banque évidemment ça serait pas pareil.

#### Type d'insertion et pratique du métier

Nous voyons là encore que le mode d'insertion professionnelle influe fortement sur la pratique. Aidé en totalité par ses parents qui en plus lui ont passé une barge, ce jeune peut, tout en restant à l'intérieur et à travers le système des contrats au tonnage, s'assurer un chiffre d'exploitation assez fort pour le nombre de voyages effectués.

Ce système des contrats aux voyages multiples mis en place depuis 1979 essentiellement dans le Nord, a été l'oeuvre du Syndicat de la Batellerie et de son organisation commerciale. Le syndicat a contracté un engagement auprès de l'EDF et assure une part de l'approvisionnement de la centrale des Ancereuilles parallèlement aux compagnies de navigation. Bien que reversé au tour de rôle, ce marché des voyages multiples n'est pas également accessible à tous les artisans. D'une part, il faut avoir un certain type de matériel (auto + barge) qui demande un certain investissement, et d'autre part, il faut avoir de bonnes relations avec les organisations syndicales professionnelles qui jouent dans ce contexte le rôle d'affrêteur et qui ont des engagements à faire respecter vis-à-vis du chargeur. Ce marché est, par ailleurs, relativement restreint.

L'autre forme d'insertion est celle d'une aide partielle des parents et d'un emprunt complémentaire.

Tel est le cas de A.28 bis.

#### Apprentissage du métier

"Je suis parti à l'armée. Je me suis engagé pendant trois ans dans les Pompiers de Paris, une idée comme ça. Puis ça me plaisait plus, je suis parti. Quand je suis rentré j'ai travaillé avec mon frère aîné qui naviguait sur le

bateau que mes parents lui avaient acheté. Puis, quand il s'est marié, il a pris sa femme à bord. Mes parents ont vendu leurs deux bateaux, aidé mon frère à en acheter un autre et ils ont acheté un bateau plus grand, un 600 tonnes neuf pour le canal du Nord. Là, j'ai travaillé avec eux. Le bateau était grand, il y avait du travail pour trois. Pour acheter le bateau, mes parents avaient pris du crédit. En ce temps là ça allait; il y avait du boulot. J'ai donc travaillé avec mes parents jusqu'à mon mariage à 26 ans.

C'était une période agréable, je sortais pas mal, on avait une Ondine, j'étais pas malheureux.

#### Installation à son compte

Quand je me suis marié à 26 ans, mes parents ont continué à tourner seuls au ralenti. Trois ou quatre ans après, ils ont débarqué ; mon père avait 68 ans.

Moi, j'ai acheté un bateau d'occasion. Ca courait pas les rues, j'ai eu du mal à avoir des crédits. Le bateau était pas motorisé, je l'ai fait motorisé. A l'époque, on pouvait plus acheter de bateau neuf. Mes parents ont acheté un des derniers bateaux neufs qui sortaient. Après on a interdit la construction des 38 m 50 et les plus de 38 m50 c'était inabordable pour les jeunesses qui s'installaient. A cette époque, on vivait mieux, on faisait pas des chiffres d'affaires formidable mais on avait beaucoup moins de charges. On a acheté ce bateau avec l'emprunt et l'aide des parents, puis on l'a revendu un an plus tard parce que quand on cherche un bateau et qu'on veut se marier, on part vite, un an plus tard. On l'a vendu. Mon bateau coutait 17 millions et on faisait des chiffres d'affaires de 12 millions, mais on vivait beaucoup mieux que maintenant. Une police d'assurances ça coûtait à l'époque 400.000 maintenant 2 millions.

Actuellement on travaille deux fois plus qu'avant, on fait le double de C.A, 20-22 millions, mais je ne suis pas plus heureux pour ça. Au contraire, je vois que mon train de vie a beaucoup diminué, c'est vrai qu'on est quatre maintenant. On a deux enfants.

Quand j'ai débuté, j'avais ma voiture ; maintenant, j'ai arrêté, ça fait trop de frais.

J'ai acheté mon second bateau dans de bonnes conditions, un crédit à long terme puis une aide substantielle des parents. Il était mieux équipé que le premier. Mais quand même c'est pas mirobolant. Je vois mes parents malgré tout dans leur vie, dans la batellerie.

Ils ont sorti deux bateaux, nous actuellement, on travaille beaucoup plus que nos parents, on n'a pas la même vie.

#### Pratique du métier et mode de vie

C'est vrai qu'on a pas la même vie non plus, on a un peu plus de confort.

On travaille le double de nos parents en début de carrière ça j'en suis sûr, en ce temps là, il y avait beaucoup de navigation, beaucoup de bateaux, il n'y avait pas des infrastructures modernes comme maintenant. Quand on prenait un transport à Rouen pour aller dans le Nord, on mettait 15 jours, il y avait beaucoup de bateaux, beaucoup d'attente aux écluses. On avait des machines moins fotes, du coup on allait beaucoup moins vite. C'est comme ça que j'ai pu apprendre à nager et que je pêchais ; pour mes enfants, il n'en est pas question parce qu'on a pas le temps. Quand on a fait sa journée, qu'on a commencé à 6 h du matin et qu'on s'arrête à 7h 1/2 du soir ... Vous savez vous avez toujours l'écluse qu'on prête, on a fait beaucoup de kilomètres, on est fatigué. C'est comme un gars qui prenait les petites routes souvent et qui va sur l'autoroute maintenant il fonce, nous on fonce pas tellement parce que la voie d'eau, c'est pas l'autoroute tout de même. Mais tout ça c'est accéléré. Je vois mes parents quand ils allaient de Rouen à Conflans, ils mettaient facilement 3 jours, mais maintenant en une journée et demie à peine j'y suis, je repars de Conflans à Compiègne en une journée. Avant on faisait en deux étapes et on avait toujours de l'arrêt aux écluses, parce qu'il y avait beaucoup qui naviguaient.

C'est comme à la Bourse, il y avait beaucoup plus de trafic. Ils étaient plus sûrs d'avoir des voyages intérieurs, moi, mes parents ont fait toute leur vie sans aller à l'exportation. Ils travaillent dans la région, tandis que moi, je suis devenu un travailleur émigré, six mois de l'année je suis à l'extérieur. Si je veux rester dans mon coin à moi, je vais juste survivre, mes parents ont toujours vécu dans leurs familles, dans leur milieu où ils avaient été élevés. Ça change parce que je suis français, j'ai pas été habitué. J'aime mieux manger mon pain chez moi que d'aller le manger chez les autres. Le mode de vie change entre les pays, même en Belgique. A part chez les commerçants où on parle beaucoup le français, mais quand vous allez au Bureau d'Affrètement et que tout est en flamand, il faut demander à Pierre à Paul ce qui est marqué au tableau. C'est pas marrant. La-bas, les gens ont leur famille, vous êtes isolé, quand on part et que dans les 15 jours on est revenu, quand il y a du trafic ça va, on navigue, on pense pas, on pense qu'on va avoir un retour, on charge, on repart, on revient chez nous, mais actuellement c'est pas le cas. Là je reviens de Belgique, j'avais été en Hollande vide et comme il n'y avait pas de trafic je suis remonté par la Belgique et j'ai été 15 jours au pieu, au chômage. Je suis pas un grand exportateur, je fais que la Belgique et la Hollande, je fais pas l'Allemagne, j'ai pas le matériel qu'il faut, le matériel c'est plus dur.

Actuellement, par rapport à 1975, il y a quand même une reprise du trafic, on travaille mais on gagne plus tellement

c'est pas qu'on gagne pas, je nourris ma famille, je mets les gosses à l'école, mais où je me désole, c'est pour entretenir mon matériel ou renouveler mon matériel et là on n'arrive plus, parce qu'on est trop à court avec les charges qu'on a. Quand j'ai pris ce bateau-là, il a eu un moteur neuf, il a coûté 6 millions ; actuellement, s'il m'arrive un pépin avec ma machine, et bien je ne peux plus remettre un moteur neuf car le même moteur il vaut 16 millions. La batellerie a pris énormément de retard. Le prix d'un moteur c'est devenu le prix d'un bateau et les frères n'ont pas suivi la même courbe. Les autres corps de métier avec qui on travaille, ils ont suivi la même courbe. Une heure de mécanicien c'est 80 F maintenant.

Sur 20 millions C.A, l'année dernière, quand on a ressorti les facteurs, les frais d'exploitation, le carburant, l'assurance, la sécurité sociale et les amortissements de mon capital, il m'est resté 7 millions 800 de bénéfices impossibles. Ça fait un petit 5 000 F par mois à deux. Evidemment on est logé.

Moi, je suis marinier, mes grands parents étaient mariniers mais mes enfants ne seront sûrement pas mariniers. Ah non, moi j'ai été élevé dans un milieu artisanal, un milieu familial ; chaque fois qu'un fils est parti, on a fait l'impossible en famille pour l'aider à acheter un matériel ; pour nos enfants, je ne pourrais pas car le capital est devenu trop cher.

Et je les encouragerais pas à devenir matelot sur un pousseur industriel ; autant travailler à terre : ils font les trois huit à bord, ils sont des esclaves, ils sont des robots. S'ils sont pas doués pour les études, ils apprendront un métier manuel, ils feront un CAP. Moi, je souhaite bien qu'ils restent mariniers parce que c'est un beau métier, mais qu'est-ce que vous voulez qu'ils fassent ? Moi je pense bien un jour changer mon matériel, mais si je fais ma vie avec mon matériel, si j'ai la chance qu'il me mène jusqu'au bout, quand je vais lui refiler un matériel qui aura 40 ans, il me dira : "Et oh, grand père, on en veut pas de ton machin", et il aura raison, il faut être logique".

Ce marinier, par son discours, rend bien compte de la liaison qu'il y a entre les possibilités d'insertion et la pratique professionnelle qu'elle implique.

Il voit aussi que si lui a pu, à la limite, assurer la reproduction du métier, ses propres enfants ne le pourront pas.

Son discours sur l'exportation "forcée" reflète assez bien l'évolution obligatoire de la pratique entre deux générations, due à la modification du marché, aux conditions de l'économie générale et aux changements technologiques que nous avons évoqué dans dans notre introduction.

Ce cas représente le cas typique du propriétaire d'une exploitation moyenne dont les enfants seront obligés de quitter le

métier, la reproduction n'étant plus possible.

Nous prendrons maintenant deux cas de fils de bateliers qui n'ont pas pu bénéficié au moment de leur installation d'une aide de leurs parents, mais qui se sont installés quand même.

A 58

#### Apprentissage du métier

"Jusqu'à ce que je parte à l'armée, j'ai navigué avec mon frère qui avait repris l'autre bateau de mes parents.

#### Installation à son compte

Puis, au retour de l'armée, j'ai pensé à me mettre à mon compte ; je me suis marié un an après. Mes parents pouvaient pas m'établir, ils étaient pas assez aisés. J'ai pu avoir un petit emprunt, j'ai acheté le bateau à des amis de mes parents, c'est eux qui m'ont fait l'emprunt. Mes parents ont répondu pour moi, la banque m'a prêté et le bateau de mes parents a servi de garantie.

#### Pratique du métier

Le premier bateau que j'ai acheté était un vieux bateau, il était complètement pourri, il a fallu que je le fasse cercler, je l'avais acheté 4 millions 750. J'ai remboursé au vendeur, puis à la banque et j'ai acheté celui-là. J'ai navigué que quatre à cinq ans avec le premier bateau. Entre-temps, j'avais épousé une fille de marinier, comme ça se fait en général. Pendant 4-5 ans, on a navigué avec les deux bateaux, le vieux et celui que j'ai acheté à mes parents quand ils ont débarqué. Ma femme conduisait l'un et moi l'autre. Elle, c'est une fille de marinier qui connaît bien le métier, si elle n'avait pas voulu continuer, ça aurait été embêtant, de toute façon on s'est jamais posé la question, on était marinier, on a continué marinier. Qu'est-ce que vous voulez que je fasse à terre ? Moi, j'ai pas de métier, et ma femme avec les enfants, il faut bien que je les nourrisse.

Avec le premier bateau, je faisais uniquement des sables. Je ne pouvais pas faire des céréales parce que le bateau prenait l'eau. Sur Paris le sable et après le charbon sur le Nord. Maintenant je fais de l'orge, le blé, le maïs ; ça va faire sept ans en juillet que j'ai acheté le second bateau. Pour l'acheter, j'ai fait un emprunt à 11 %. J'ai pas pris la totalité vu que les intérêts ça faisait cher, ma mère m'a fait un crédit gratuit de 5 millions et j'ai emprunté 5 millions à la Banque. Mon père, à l'époque, était mort. Ma mère a essayé de travailler avec un matelot mais c'était pas possible, c'était pas rentable du tout pour elle. Ma mère, pour ainsi dire, n'était pas vraiment une marinière, elle avait toujours été avec mon père, elle

lui faisait confiance mais seule elle s'est pas adaptée. C'est pas comme ma femme qui sait conduire un bateau et tout faire. Donc elle a dû débarquer. J'ai racheté son bateau et au bout d'un an j'ai revendu l'autre, le vieux. Depuis que j'ai celui-là je fais un peu d'exportation, la Hollande, la Belgique. C'est plus rentable, c'est-à-dire que vous attendez moins pour avoir un transport, vous l'avez tout de suite, tandis que si vous vous amusez à faire de l'intérieur, il faut des fois attendre dix à quinze jours.

Je fais souvent Liévin, on a du frêt de retour, mais en ce moment ça va pas, là je reviens à vide d'Anvers. Je travaille toujours au voyage au tour de rôle. Le travail est irrégulier, un jour 10 heures, l'autre 16 heures pour aller en Belgique, il faut 8 jours, pour Anvers 8 jours ; l'été, des jours à 12 heures. Des fois, vous restez 15 jours à Anvers pour attendre un frêt, on peut pas calculer sur une année - sur l'année il faut compter deux à trois mois de chômage - si vraiment vous attendez pour revenir, revenir à vide, c'est pas rentable. Mais on travaille quand même, il y a toujours quelque chose à faire sur le bateau il faut l'entretenir. On gagne pas beaucoup mais on est libre, ma femme comme moi, on aimerait pas travailler en usine, on a pas de patron derrière. Evidemment, pour rembourser, il faut travailler, c'est sûr. Ce qu'on gagne, ça varie beaucoup, brut par an,, le moins 15 millions de C.A le plus 25 millions. En net, quand vous avez tout payé, vous savez il reste pas grand chose, cette année il m'est revenu 1 million 5 sur 15 millions, on a des charges. Heureusement qu'on a les allocations familiales.

Un bateau, c'est comme un camion, ça tombe en panne, il y a des réparations ; on a fait des réparations importantes. Il faut qu'on amortisse, si on amortit pas on est bouffé on est écrasé, ça les charges de remboursement c'est déduit 1 million 5, c'est ce qu'on déclare aux impôts. C'est le comptable qui a fait ça. Cette année, c'était particulièrement mauvais, heureusement que c'est pas pareil tout le temps. Je suis encore endetté pour un an, l'année prochaine ça sera fini. J'en ai bavé pas mal, plus longtemps on tiendra avec celui-là mieux ça sera, parce que me remettre dans des dettes, ça me dit rien. Celui-là pour l'instant m'a toujours fait vivre et maintenant dles bateaux, c'est pas donné. Si vous allez chercher des bateaux assez neufs qui ont 20 ans, celui-là a 51 ans, on l'entretient. Pour acheter un bateau neuf c'est pas possible, je pourrais pas avoir les crédits j'ai pas assez de garantie.

N'importe comment, je vois pas l'artisanat continuer. Vous savez, je sais pas, mes parents gagnaient mieux que à moins travailler. Maintenant, ça devient un métier de sans arrêt et eux, en ce temps-là, ils vivaient tranquilles normalement. Maintenant ils ont fait de nouvelles écluses et tout ce qui s'en suit, en ce temps-là, ils mettaient 8 jours pour faire un voyage, nous maintenant on met une

journée et on vit pas mieux. Pour plus de voyages on gagne moins. C'est la vitesse comme partout, il faut faire huit fois plus vite pour gagner la même chose.

Et moi ce que je trouve, c'est qu'on est pas considéré comme des travailleurs, comme des artisans. Pour notre branche, on est considéré comme des forains, c'est vraiment le zoo, c'est vraiment ça sur le canal St Martin, il y a des grilles comme au zoo, alors qu'on est comme les autres. Les gens qui sont à terre, ils savent à peine que vous êtes transporteurs, il vous croient des fois plaisanciers.

C'est un métier comme un autre, il y a des trucs agréables d'autres non. L'hiver on a froid, l'été on a trop chaud. On a peut être moins de confort, la salle de bains, tout ça. Ce qu'il y a évidemment c'est que c'est petit mais on est habitué comme ça, pour nous on se plaît.

J'aime voyager. En Allemagne, j'y vais pas, je suis pas assez équipé pour y aller, il faut la sécurité, tout un tas de matériel, mais en Belgique, à Anvers, je suis connu entre mariniers on se connaît tous, on se rencontre toujours dans les mêmes coins.

On voit, à travers cet exemple, la liaison très forte qui existe entre les conditions (financement, type de matériel) de l'installation et la pratique et la rentabilité de l'exploitation future.

Ce jeune est le cas typique d'un jeune qui a pu, à la limite, reproduire la profession, l'impossibilité d'aide au départ lui a fait acheter à bas prix un bateau défectueux qu'il a dû revendre, son second bateau pour lequel il a bénéficié d'un crédit gratuit de sa mère, bateau de ses parents, a avec des aménagements coûteux, pu être adapté à la petite exportation (Belgique). Toutefois, l'âge du bateau (51 ans), le chiffre d'affaires relativement faible qu'il a actuellement risquent d'entraîner, à plus ou moins long terme, un débarquement à terre, à moins d'une aide au niveau du matériel. Les perspectives d'avenir de cette exploitation ne sont guères brillantes.

Au niveau de la pratique du métier, pour le groupe A, deux cas nous semblent remarquables par leur singularité.

Les deux mariniers en question exploitent leur bateau, non pas avec leur famille, mais avec un apprenti ou seul ou avec un matelot. Or, ces deux cas ont des chiffres d'affaires absolument opposés.

Le premier (A 142) a accédé à son outil de travail par l'intermédiaire de son oncle (bateau d'occasion qu'il a remboursé en trois ans). Issu d'une famille de bateliers depuis dix générations, il est le seul à avoir reproduit la profession parmi ses frères et soeurs. Son frère, plus jeune, poursuit ses études ; ses soeurs se sont installés à terre. Une fois installé, il a navigué sur de petits parcours restreints en passant par le

système de tour de rôle, ces voyages étant de plus en plus rares, son chiffre d'affaires reste faible. Ne pouvant se payer le luxe d'un matelot, il a de temps en temps recours à un apprenti (main d'oeuvre à bon marché). Ca ne l'intéresse pas de se marier, dit-il, dont il navigue pratiquement tout le temps seul. Son chiffre d'affaires (12 millions) est un des plus faibles que nous ayons rencontré, mais il s'en contente et préfère cette vie à une vie à terre en tant qu'ouvrier.

Le second cas (A 211) qui arrive au chiffre d'affaires exceptionnel de 130 millions, navigue avec un matelot, qu'il paie au SMIG. Il est sensiblement plus âgé que le précédent (35 ans). Divorcé, il a revendu son ancien bateau après.

A 142.

"Mon premier bateau, je l'ai acheté à mon oncle. A la sortie du service militaire, il m'a fait des facilités de paiement. Trois ans après, j'avais fini de le payer. Pendant une période, j'ai navigué avec ma soeur, puis elle s'est marié. Elle a débarqué, j'ai navigué seul. Un 38 m50 c'est facile à conduire. Quand on est seul sur le bateau on y arrive, quand on est quatre, il y a du travail pour tous, alors autant être seul pour la même rentabilité. Quand je fais de l'exportation, je prends un apprenti, ça coûte moins cher qu'un matelot, je ne pourrais pas payer un SMIG plein c'est trop cher pour moi. Je voyage partout, l'intérieur, l'exportation, même l'Allemagne. Actuellement je considère que tout déduit, je gagne 3 000 ou 3 500 F/mois. N'importe comment le métier c'est moins pire qu'à terre ; il faut travailler mais on peut s'arrêter, être son propre patron. En plus, j'ai toujours eu l'habitude du bateau. Si je trouve chaussure à mon pied, je me marierais mais célibataire c'est pas mal et je me débrouille comme ça".

A 211

"En fait, moi j'ai deux expériences très différentes du métier. D'abord quand je me suis marié à 26 ans, j'ai acheté un bateau d'occasion de 10 millions d'anciens francs, un 38 m50 sur lequel j'ai fait un certain nombre de travaux. Je faisais alors de contrats multiples de sable au tour de rôle. Puis, deux ans après, on a eu un accident. Le bateau a coulé, il s'était accroché dans l'écluse. Ma femme a été traumatisée, elle a voulu débarqué. Après ça j'ai essayé de m'adapter à terre, j'ai travaillé comme salarié dans les pousseurs et ma femme supportait pas que je sois absent sept jours de suite, on a fini par divorcer. J'ai acheté un nouveau bateau de 45 m et une barge, j'ai eu des ennuis avec ce bateau que j'avais pas payer cher. J'ai pu le récupérer, l'aménager grâce à un héritage de 13 millions de ma grand-mère. Avec ce nouveau bateau, je navigue depuis maintenant trois ans avec un matelot, un type de 30 ans un peu demeuré, ses parents sont artisans.

*Je fais toujours du sable, mais j'ai trouvé une bonne combine. C'est un contrat à l'année que j'ai passé avec des sabliers, ce contrat est passé entre la compagnie et une société que j'ai constituée avec mes deux soeurs. En fait, tous frais payés, il me reste 35 millions de bénéfices par an.*

*Evidemment je travaille en continu, je suis lié par le contrat. Entre temps, je me suis remarié avec une femme qui tient un café restaurant à C. Elle veut pas remonter au bateau. Je fais un trafic régulier entre La Roche Guyon et Paris et on se voit tous les week-end. Je pense continuer encore quelques années puis j'investirai l'argent que j'ai accumulé dans un restaurant que je dirigerai avec ma femme. N'importe comment, des contrats aussi avantageux, j'en retrouverais pas tout de suite. J'en ai encore pour deux ans, après je débarque".*

#### Les conditions de la reproduction

Ces différentes histoires de vie qui se rapportent au mode de reproduction et d'insertion professionnelle des fils d'artisans du groupe A, illustrent deux types de reproduction :

- . La reproduction par la reprise du bateau des parents au moment de leur débarquement (A 24, A 118).
- . La reproduction par achat d'un bateau d'occasion avec l'aide partielle ou totale de la famille. Aide totale (A 218); aide partielle (A 28).

Dans les deux cas, il apparait que l'aide de la famille, sous une forme ou une autre, est indispensable à la reproduction du métier et du statut.

Cette aide sera plus ou moins importante en fonction des possibilités financières de celle-ci, et la différenciation apparait tant au niveau de la qualité de l'outil de travail légué (bateau en bois tractionné ou automoteur en fer), que de la participation financière plus ou moins forte des parents à l'achat d'un bateau en particulier.

Comme nous l'avons vu, la qualité de l'outil détermine la pratique du métier et le niveau des revenus. La participation financière elle aussi détermine, par l'intermédiaire des disponibilités financières, la qualité de l'outil et par là même la pratique.

On assiste ici à un double conditionnement de la reproduction du métier :

- 1) la reproduction n'est possible que s'il y a aide des parents
- 2) les conditions de la reproduction et de la pratique du métier par le fils sont à leur tour déterminés par la capacité de l'aide des parents sur le plan financier.

Le deuxième point qui nous semblent important de souligner est le rôle de la femme dans ce processus de reproduction.

Le mariage précède, dans la plupart des cas, ou est simultané avec le processus d'installation à son compte.

Le rôle de la femme est double :

- . Economique : la femme est une main d'oeuvre gratuite et l'emploi d'un matelot grève d'autant la rentabilité de l'entreprise ;
- . Psychologique : nécessaire à la vie à bord comme l'exprime ce jeune qui, issu d'une famille de batelier, a débarqué à terre.

. Reproduction du métier et rôle de la femme

"Je ne pense pas que la femme débarque. La présence de la femme à bord va se maintenir malgré le changement. Dans les pousseurs de compagnie, sur les gros pousseurs, non. Mais sur les petits bateaux ça restera à mon avis, oui, sur les pousseurs avec les équipages dix jours à terre, deux semaines à bord, les femmes restent à terre, quoique maintenant je crois que les capitaines ont le droit d'avoir leur femme à bord, dans certains cas, je sais pas si elles ont une fonction à bord.

La famille à bord, je ne vois pas comment ça pourrait disparaître, il n'y a pas le choix en fait. Je ne vois pas la femme débarquer à Conflans ou ailleurs, dans un appartement et l'homme qui travaille tout seul à bord, c'est difficile à envisager parce que le bateau, c'est une organisation où il faut être deux, un matelot c'est possible, mais la femme c'est mieux. Evidemment, c'est une main d'oeuvre gratuite, mais demandez à un batelier s'il va rester toute sa vie célibataire !

A la limite, je crois que c'est dur à imaginer. Je regarde autour de moi, je vois pas comment ça pourrait marcher. Je vois, quand ma mère était malade, elle a été en clinique ça était un drame, mon père a été obligé de prendre quelqu'un pour l'aider, la famille nous a aidé, la famille, c'est très important chez nous. Mais ça n'aurait pas pu durer. Ce qu'il faut voir, c'est que dans ce milieu, on vit sur le bateau. A vivre sur un bateau longtemps, il faut pas vivre comme un chien, il faut avoir une vie de famille entière sur le bateau, à la limite plus ça va plus vite, plus il faudra une bonne organisation pour supporter une vie très dure. 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. Pour vivre sur le bateau il faut d'abord aimer ça profondément, il faut avoir une âme marinière, et c'est pas possible dans un long voyage dans un coin perdu, si vous êtes seul, vous n'avez pas envie de vous arrêter, vous continuez.

seulement dans ce métier, sur les canaux, on ne peut pas continuer, les écluses sont fermées. Alors on se retrouve seul. C'est pas possible sur un long voyage, parce qu'un bateau quand on commence le matin c'est du 6 h et du 8 h le soir en rivière, même si l'écluse arrête avant, on continue. S'il vous faut trois heures pour le faire, on va jusqu'au bout. Quand on arrive le soir vers 10 h on a rien à bouffer, rien du tout, c'est dur. C'est faisable mais pas toute une vie. A la limite, il faudrait faire du régulier comme un routier, mais la plupart des routiers sont célibataires ou ils tournent avec leurs femmes. Sur les pousseurs, c'est pas pareil, surtout sur les petits parcours. J'ai un cousin, il est rarement plus de 3 jours sans voir sa femme. Mais quelqu'un qui a décidé de faire sa vie en tant que travailleur indépendant, en tant qu'artisan, c'est pas possible de faire autrement. Il faut absolument une équipe qui s'entend bien. Il faut bien voir qu'un bateau c'est pas grand, il n'est pas question en cas d'engueulades il y en a qu'il y en ait un qui claque la porte, déjà au départ il faut une entente parfaite, rares sont les bateliers qui sont divorcés, c'est très rare. Parce que dès le départ il faut une mise au point. Puis quand on est fils de batelier et qu'on veut être batelier on sait à quoi on s'engage. A partir de 16 ans, il faudra vivre comme ça et comme ça, la vie est tracée d'avance. Ce qui change, c'est la cadence du travail, le matériel, l'équipement, les voyages, mais la vie du batelier, c'est la vie de batelier. On vit dans un appartement très restreint, sur un 38 m<sup>50</sup>, à peu près 20 m<sup>2</sup>, il faut une entente parfaite.

Le rôle indispensable de la femme est confirmé dans la suite de ce chapitre, quand son refus apparaît comme une des causes de non reproduction du statut et du métier. Il est aussi confirmé par la forte homogamie qui règne encore dans ce milieu. Dans les reproducteurs, l'on trouve deux cas seulement de jeunes mariés à des filles d'à terre.

Nous avons pourtant trouvé deux situations dans le groupe A où l'homme naviguait seul avec un apprenti ou un matelot. Mais pour A 142, il semble que cela soit une situation provisoire en attendant de trouver chaussure à son pied. Quant à A 211, après son divorce, il a choisi une femme installée à terre et son exploitation rentable lui a permis d'assumer le coût d'un matelot. Il envisage, par ailleurs, de débarquer à l'échéance d'un an ou deux, pour s'installer définitivement à terre. Sa situation d'homme seul est donc, elle aussi, provisoire.

#### Evolution des pratiques du métier

Par rapport au modèle idéal type que nous résumerons en une phrase : "contrat au voyage par l'intermédiaire du tour de rôle sur un parcours restreint".

Les évolutions sont les suivantes :

De plus en plus, le nombre des voyages intérieurs étant en récession, le marinier artisan, pour maintenir un niveau minimum de revenus, a deux solutions dont la rentabilité semble équivalente (voir tableau p. Chiffres d'affaires) soit la pratique de l'exportation, soit les contrats au tonnage.

L'accès à ces deux types de pratiques est très lié aux caractéristiques de l'outil de travail.

Pour l'exportation, et en particulier pour la grande exportation, il faut posséder un 38 m50 bien équipé. Un 38 m50 médiocre ne peut être utilisé qu'à la petite exportation.

Pour les contrats au tonnage, il faut posséder un automoteur et une barge, sinon la quantité de marchandise transportée n'est pas rentable.

Cette évolution des pratiques rendue nécessaire par la récession du marché intérieur, entraîne essentiellement deux conséquences :

- 1) La relative marginalisation économique et sociale de ceux dont l'outil de travail ne permet pas l'accès à de telles pratiques (A 215).
- 2) Le changement de mode de vie de ceux qui adoptent ces nouvelles pratiques.

L'exportation entraîne chez le marinier le sentiment d'être un travailleur forcé d'émigrer pour gagner sa vie, et l'éloignement de la famille d'origine des enfants scolarisés.

Les contrats au tonnage. La régularité des parcours et leur limites dans l'espace pourrait, à terme, entraîner (malgré les dénégations de beaucoup de mariniers interrogés) la sédentarisation d'une partie de la famille (femme et enfants), l'homme naviguant avec un matelot et ayant une pratique proche de celui du routier qui retrouve sa famille pendant le week-end.

Bien que n'ayant pas rencontré d'exemple de ce type, à l'exception de A 211 qui pratique le système du contrat à temps, on nous a mentionné plusieurs cas dans le Nord de pères de famille qui naviguaient avec un matelot et restaient avec leur famille entre deux contrats. Il est évident que cette pratique n'est possible que si la rentabilité est suffisante et permet l'embauche d'une personne à bord.

#### b) Les reproducteurs non artisans, fils d'artisans bateliers

Certains des jeunes n'ont pu devenir artisan, ne pouvant, en particulier, réunir les conditions nécessaires à la reproduction de la condition de travailleur indépendant. Ils ont pourtant voulu rester dans la batellerie.

### Solutions d'insertion dans le métier hors l'artisanat

Dans la période où ils ont opéré leur insertion socio-professionnelle (en gros entre 1969 et 1976), trois solutions s'offraient à eux :

- . être contremaître à la part
- . devenir salarié de la flotte classique
- . devenir salarié de la flotte industrielle.

Nous examinerons les modes de vie et d'organisation de travail qu'impliquent ces trois statuts avant de les illustrer par les histoires de vie de trois jeunes qui les ont adoptés.

Il nous faut préciser que ces statuts peuvent être soit considérés comme des statuts provisoires intermédiaires avant l'accès au statut de travailleur indépendant, soit comme définitifs.

A la lecture des itinéraires professionnels du groupe A, (voir p.273), dans ceux qui sont restés dans la profession, on peut noter qu'un seul jeune, qui est maintenant artisan batelier, a été contremaître à la part avant de s'installer à son compte. Par contre, on ne trouve pas de jeune qui, avant son installation à son compte, ait été salarié ni dans la flotte classique ni dans la flotte industrielle.

Il apparaît donc que si le statut de contremaître à la part peut être provisoire, celui de salarié est presque toujours définitif.

### Le statut de contremaître à la part

Comparable à celui du métayer dans l'agriculture, la situation du contremaître à la part dans la batellerie est celle de l'exploitant d'un instrument de travail qui ne lui appartient pas, en l'occurrence le bateau.

Le batelier exploite dans ces cas-là un bateau en équipage, soit avec sa femme, soit avec un autre jeune. Il effectue pour le compte de son patron, en général propriétaire d'une petite flotte (2 à 5 bateaux), toutes les opérations liées au transport public de marchandise, recherche de frêt à la bourse d'affrètement, transport, livraison, etc.

Le statut de contremaître à la part est très variable suivant les pourcentages consentis par le patron à ses contremaîtres et suivant la nature du patron (parent ou étranger). Il s'agit souvent d'un propriétaire de petite flotte n'ayant pas de descendance directe, qui fait exploiter un ou deux bateaux par de jeunes bateliers qui n'ont pu reprendre le bateau de leur père.

Le principe de rémunération est le suivant : le marinier ou plutôt l'équipage touche un pourcentage du bénéfice sur le

transport du frêt effectué dans le mois. Ce pourcentage oscille entre 30 % et 45 % et il peut être calculé de façon différente. En effet, soit la prise en charge des frais d'exploitation incombe entièrement au patron et le bénéfice est partagé entre le patron et ses contremaîtres, soit il est pris en charge en partie par le patron et en partie par le contremaître.

Le revenu moyen assuré par cette pratique reste assez faible; surtout dans une période où le frêt est relativement restreint. Avec 1 million de bénéfice mensuel moyen, le revenu de l'équipage (deux personnes) oscille entre les 4 000 F et 4 500 F, ce qui est insuffisant suivant la plupart des jeunes que nous avons interrogés, pour assurer l'accumulation d'une épargne qui permette l'accès à l'indépendance. Le mode de vie et l'organisation du travail du contremaître à la part sont très proches de celui de l'artisan par l'osmose de l'outil de travail et de l'habitat qu'implique ce type de pratique.

#### Le salariat

Deux possibilités étaient ouvertes à l'époque (1969-76) aux jeunes issus d'une famille de marinières qui ne pouvaient, pour une raison ou une autre, s'installer à son compte.

. Le salariat dans la flotte classique (38 m50 ou automoteur + barge)

. Le salariat dans la flotte industrielle.

Le salariat dans la flotte classique se décompose lui-même entre salariat dans la flotte classique privée (transport de marchandises pour le compte du patron) et salariat dans la flotte classique publique (transport de marchandises pour le compte d'autrui).

L'essentiel de la flotte classique privée se situe dans le secteur sablier. Des marinières transportent les matériaux extraits par les soins des employés des sablières. Il s'agit en général de grosses compagnies.

La flotte classique publique (transport pour le compte d'autrui) est surtout constituée actuellement par des flottes moyennes possédant 10 à 15 bateaux.

Les salariés de la flotte classique ont un mode de vie très proche de celui de l'artisan : l'habitat de toute la famille à bord est conservé, ainsi que le mode traditionnel de division du travail. En ce qui concerne l'organisation du travail et le mode de rétribution, ils varient sensiblement de la flotte classique publique à la flotte classique privée. Il apparaît que la disponibilité en temps est plus forte dans la flotte privée où le marinier assure une rotation quasi continue entre le lieu de chargement et de déchargement.

Dans la flotte classique publique, l'intensité du travail est moindre et le mode de rémunération variable. Un salaire de base est calculé sur 173 heures. Les heures supplémentaires sont calculées sur la base des kilomètres ou sur la base du temps. A bord du bateau, le mari, comme la femme, recoit un salaire, l'un comme capitaine, l'autre comme matelot.

On verra à la lecture du tableau, en annexe, que même si les salaires pratiqués dans la flotte classique restent modestes, le couple dispose en général d'un revenu qui oscille entre 7 000 et 10 000 F (avec les heures supplémentaires) par mois, ce qui est nettement supérieur à celui d'un couple de contremaîtres à la part et parfois à celui d'un couple d'artisans.

Les partisans de cette formule rationalisent leur choix (souvent forcé par les circonstances) en disant qu'ils ont les avantages de l'artisan sans en avoir les soucis ; le manque de liberté de choix des voyages revendiqué par les travailleurs indépendants ne leur semble pas outre mesure contraignant.

Il faut noter toutefois, selon les dires d'un Inspecteur du Travail, que la situation du batelier salarié est assez dure. A travers le système des heures d'équivalence, 173 = 243 heures, on trouve encore des bulletins de paye mentionnant 330 heures de travail par mois. On peut noter aussi que c'est la seule profession où on n'a pas le repos hebdomadaire institué depuis 1906.

#### Le salariat dans la flotte industrielle

A la période où les jeunes du groupe A ont connu leur insertion professionnelle, cette solution de reconversion dans le métier était encore toute nouvelle.

En effet, la navigation industrielle a été le fait des grandes compagnies de navigation fluviale qui se sont progressivement équipés en convois poussés, liquidant parallèlement leur flotte de type classique. Ce développement s'est situé entre le milieu des années 60 et les années 70.

Le recrutement des salariés de la flotte industrielle qui s'est opéré au début de son développement, a été essentiellement orienté vers les fils de bateliers ou les bateliers artisans débarqués. Nous verrons dans l'examen de l'évolution du marché du travail entre le groupe A et le groupe B, que les conditions des solutions de reconversion dans le métier se sont depuis sensiblement modifiées.

L'organisation du travail et le mode de vie des salariés de la flotte industrielle sont sensiblement différents de ceux de l'artisanat et de ceux des salariés de la flotte classique.

Ils fonctionnent sous la forme d'équipage de six personnes travaillant en continu de jour et de nuit avec un système de quart identique à celui de la marine marchande.

Chaque membre de l'équipage séjourne 7 jours à bord et 7 jours à terre. La famille est sédentarisée, la femme et les enfants vivent à terre. Les salariés de la flotte industrielle ont un statut et un revenu plus proche de celui d'un ouvrier qualifié "d'à terre" que de celui d'un batelier.

Les contacts des salariés de la flotte industrielle avec les artisans sont quasiment inexistantes, ils ne fréquentent pas évidemment les Bourses d'affrètement, ils voyagent uniquement sur les voies à grand gabarit et sur le réseau fluvial intérieur.

Leur mode de vie et leur organisation du travail sont donc sensiblement différents de celui des artisans bateliers ; on peut difficilement d'ailleurs les appeler "des marinières". L'écart qui se creuse entre les revenus moyens des artisans, qui est en baisse relative, et celui des salariés de la flotte industrielle qui est nettement supérieur au SMIC, renverse le rapport entre les deux statuts. Le salarié de la flotte industrielle se considère comme un technicien bien payé et méprise quelque peu l'artisan qui ne peut survivre qu'à travers sa propre exploitation et celle de sa famille.

#### Histoires de vie et récits de pratique

Nous essayerons à travers quelques récits d'appréhender le vécu de ces différents types d'insertion dans le métier hors l'artisanat.

##### A 174. Contremaître à la part pour ses parents

*"Quand j'ai eu 17 ans, j'ai passé mon permis, mes parents avaient acheté un autre bateau, ça marchait bien à l'époque. Mais le problème c'est qu'on était quatre gosses Avec le deuxième bateau, je voyageais avec ma mère. Mon père voyageait avec mon frère qui avait deux ans de moins que moi. Quand je suis revenu de l'armée, on a continué à voyager ensemble, on faisait les mêmes trajets. Avec les parents, on s'arrangeait pour prendre les mêmes voyages au tour. Moi, je voyageais avec mon frère. Comme le boulot marchait bien, on avait pas de mal à trouver des voyages sur le même parcours.*

*Puis mes parents ont débarqué. Ils étaient trop âgés pour continuer et on a continué à naviguer à trois sur les deux bateaux. Maintenant, il n'y a qu'un bateau qui navigue à la fois ; quand il y a un qui est affrété il part et l'autre s'inscrit et au retour du premier, il prend du frêt.*

*Avec les deux bateaux, en restant dans le coin ici, on fait 22-23 millions. Avec le manque d'équipage, on peut*

pas aller en Belgique ou ailleurs, il faut deux personnes à bord. Avec les frais qui constituent la moitié, il nous reste 12 millions. Les frais de fuel c'est énorme. Le frêt ne suit pas. Nous, on est au tiers du frêt. Les bateaux continuent à appartenir aux parents, ils vivent à terre. C'est eux qui touchent et qui nous reversent l'argent. C'est eux les patrons. On est à la part en fait. Si je me marie, je resterais marinier, je resterais sur le bateau et je le conduirais avec ma femme et mes deux frères conduiront l'autre bateau. N'importe comment je peux pas débarquer. Qu'est-ce que je ferais si j'étais à terre, sans instruction, je peux rien faire d'autre. En général, on attend un mois pour les deux bateaux, on va à la Bourse tous les matins.

Ce fils d'artisan, issu d'une famille de quatre enfants, dont trois fils, n'a pu devenir artisan car les parents, malgré le fait qu'ils aient débarqué, ne pouvant pas léguer deux bateaux en trois parts ont préféré choisir le système de contre-maître à la part pour leurs propres fils qui leur assurent un minimum vital. Chacun des fils touche un tiers des bénéfices, soit 4 millions annuels et les parents continuent à être les propriétaires du bateau. Il faut toutefois noter que, contrairement à ce qui se pratique dans le système à la part classique, les propriétaires du bateau, en l'occurrence les parents, ne prélèvent pas leur part, ce qui laisse un revenu supérieur à chacun des fils.

Il faut un fois de plus souligner la liaison étroite entre la qualité du matériel (deux bateaux, l'un de 55 ans et l'autre de 20 ans) légué et le faible revenu d'exploitation entraîné par les restrictions de la pratique qu'elle implique (parcours intérieur, 24 millions avec deux bateaux). Le fait que les deux bateaux ne puissent fonctionner en même temps du fait de l'équipage restreint à trois personnes, limite d'autant l'exploitation.

Ce fils d'artisan est actuellement, vu son impossibilité d'une intégration à terre en partie due à son manque de scolarité, dans la dépendance entière de ses parents et du métier, ne pouvant imaginer d'autre issue.

L'expérience de contremaître à la part comme solution transitoire telle que nous l'a raconté A 107 est encore plus négative puisqu'elle n'assure même pas un revenu minimum et ne permet pas a fortiori de dégager un surplus pour s'installer à son compte.

A 107 "Moi, j'ai été contremaître à la part sur un bateau qui appartenait à des amis de mes parents avec mon jeune frère. Mon frère aîné avait repris le deuxième bateau de mes parents au moment de son mariage. Contremaître à la part, c'est pas une affaire, on s'enrichit pas sur le frêt : 55 % allant au patron, nous deux on avait 45 %

ça nous faisait 4 000 F par mois pour deux, à condition de faire au moins 4 voyages dans le mois. On faisait Paris/Le Nord et vice versa, mais en fait, c'est pas intéressant. Au mariage, on n'a rien à nous et aucune économie. Quand on achète un bateau, on investit pour nous et on peut mettre un peu d'argent de côté, à la part, c'est pas possible. Moi, en définitif, au moment de mon mariage, on a encore essayé à la part, puis on a emprunté à la famille et au crédit batelier et on a acheté un bateau. C'était la seule solution".

#### Salariat dans la flotte classique

Dans les histoires de vie que nous avons recueillies, nous avons isolé deux cas de fils d'artisans devenus salariés dans la flotte classique.

Nous devons rappeler à ce sujet que la sélection de notre échantillon sur la base de l'ascendant artisan, ne prenait en compte que la situation du père au moment de la naissance.

Or, il nous est apparu que ces pères, artisans à la naissance de leurs fils, étaient devenus entretemps salariés eux-mêmes et qu'en fait leurs fils avaient reproduit le même statut et le métier que leur père.

#### A 204. Salarié de la flotte classique privée

"Mes parents avaient un bateau en bois quand je suis né, tractionné puis quand il a fallu le faire motoriser c'était trop cher, alors ils ont apporté le bateau à la casse et ils ont cherché une place comme salarié, c'est ce qu'on appelait les bateliers à la valise, car tout ce qu'ils avaient tenaient dans une valise. Ils ont trouvé une place dans une petite compagnie. Moi, à ce moment-là, j'étais en internat. A la sortie de l'internat, j'ai travaillé avec mes parents sur le bateau. Mes autres frères étaient partis et la compagnie payait trois personnes. A partir de 16 ans, j'ai été payé comme mousse, ma mère était matelot et mon père capitaine. Je suis resté avec mes parents jusqu'à 19 ans 1/2, puis j'ai fait des remplacements et je suis parti à l'armée. Au retour de l'armée, j'ai trouvé du travail chez M (compagnie de navigation privée) comme remplaçant pendant les vacances, j'étais capitaine remplaçant. En fait, j'ai jamais envisagé d'être artisan, on m'a toujours dit que c'était dur, trop dur pour ce qu'on en tirait. A 23 ans je me suis marié avec une fille d'artisan, on a trouvé un bateau à deux en tant que salariés. A deux, on se fait 7 000 F sans les primes. Mes beaux-parents, qui sont pourtant artisans depuis longtemps, trouvent qu'on a eu raison ; le salariat, c'est plus avantageux. J'ai même acheté une maison et on y passe nos week-end. Quand on sera vieux, c'est là qu'on habitera".

## A 192. Salarié flotte classique publique

"Mon père avait acheté un bateau en bois ; avant il était salarié puis il a voulu être à son compte. Ce bateau valait rien. Il l'avait racheté à la compagnie qui l'employait comme salarié et au bout de deux ans, il a coulé. Du coup, il a repris du service en tant que salarié. De toute façon, salarié ou artisan, la vie à bord est la même, c'est une vie de famille. Nous on était cinq garçons et bien quatre sont restés dans la batellerie. Depuis que mon père est mort, ma mère a débarqué et le dernier qui a 16 ans fait ses études à terre. Il va passer son CAP de mécanicien, il va travailler à terre. Mes parents, quand je suis rentré de l'école, avaient acheté une maison. Moi je suis resté avec eux, puis vers 17 ans j'étais matelot avec ma soeur aînée sur un bateau de la compagnie de mes parents. En fait, je suis bien content d'être salarié, au moins on a la paye à la fin du mois. L'artisan n'est jamais sûr de l'avoir. On a notre samedi et dimanche et on travaille 12 à 13 heures par jour. Ma femme est salariée comme moi mais elle est moins payée, elle est matelot. A deux, on se fait 7 000 F par mois, logés chauffés. C'est pas mal. De toute façon, j'aurais pas pris un métier à terre pour avoir un patron sur le dos, non. Là, même en tant que salarié, on est libre, on fait notre travail mais on a personne sur le dos. Un artisan, quand il a un problème, une réparation à faire, il faut qu'il s'arrête, il gagne rien pendant ce temps-là, nous la paye tombe quand même, même si on est arrêté".

Le passage de ces deux jeunes dans le salariat s'est effectué en fait en deux temps. Les parents, au départ artisans, sont devenus salariés et les fils sont devenus à leur tour salariés. On notera ici le système de reproduction du salariat, très proche de celui de l'artisanat, qui existait à l'époque. (Il existe de moins en moins actuellement, nous verrons pourquoi).

Le fils, de retour au bateau après sa scolarité, fera son apprentissage sur le tas et sera engagé comme mousse dès l'âge de 16 ans ; après le service militaire, il se trouvera du travail dans la même compagnie que ses parents et une fois marié, continuera le système familial. Il existe ainsi des dynasties de salariés comme il existe des dynasties d'artisans.

Il apparaît que la situation de passage au salariat des parents rend la tendance irréversible. En effet, d'après les employeurs que nous avons rencontrés (petite et moyenne flotte classique) les couples salariés investissent le plus souvent leur épargne dans l'achat d'une maison à terre ou ils passent leurs week-end et passeront leurs vieux jours et jamais dans l'achat d'un bateau.

Qu'il s'agisse ou non d'une rationalisation d'un choix forcé, les discours de ces deux jeunes vantent fortement les avantages du salariat (sécurité d'emploi et de revenu) par rapport à l'artisanat (précarité de l'offre de travail, revenu irrégulier et

souci d'entretien du matériel). La solution du salariat leur semble d'autant plus avantageuse qu'elle permet de conserver le modèle de division familiale du travail qui est celui de l'artisan, le même mode de vie et une relative indépendance (on n'a personne sur le dos). En fait, tous les avantages sans les inconvénients, ce qui n'est par contre pas le cas du salariat de la navigation industrielle, comme nous allons le voir maintenant.

### Salariat flotte industrielle

A 15.

"Quand je suis sorti du service militaire, mes parents étaient divorcés, j'aurais pu reprendre le bateau. Mon père voulait débarquer, mon autre frère avait choisi de travailler à terre comme ouvrier charcutier. Ma soeur s'est mariée, elle a quitté le bateau, du coup mon père est resté seul, puis il a connu quelqu'un. Il a refait sa vie, il a débarqué. J'avais pas envie d'être artisan. Beaucoup de travail pour peu de rapport. Il y avait encore du trafic à l'époque, à l'exportation surtout, mais quand on faisait ses comptes c'était pas rentable. Je suis resté deux mois avec mon père et puis j'ai cherché un emploi sur un pousseur, pour moi c'était l'avenir. J'ai d'abord fait un remplacement chez Esso, quatre mois, sept jours à terre, sept jours à bord. Puis avec la crise du pétrole il y a eu reclassement de personnel de la flotte classique sur les pousseurs, j'ai du trouver autre chose. J'ai travaillé alors à la CGPVN. Je suis entré comme matelot, actuellement je suis matelot timonier. C'est un grade intermédiaire entre matelot et second capitaine. On remplace le matelot et également on conduit comme le second capitaine. C'est un emploi créé en 1977. Il faut être polyvalent. J'ai pas eu de problème d'adaptation à bord. Il y a évidemment un chef mais c'est surtout un travail d'équipe chacun connaît son travail, ça se passe très bien dans la majorité des cas. On trouve très peu de fils de mariniers dans les équipages. Quelques fils de salariés et surtout des Bretons. De toute façon, comme je me suis marié à une femme d'à terre, si j'avais voulu continuer le métier, ça n'aurait pas été possible, surtout à l'exportation il faut être deux. Ma femme est infirmière. Quand je me suis marié, je faisais dix jours à terre, dix jours à bord; ça n'a pas posé de problème parce qu'elle savait quel genre de vie l'attendait. Il y a des problèmes d'adaptation à la vie à bord pour certains. On fonctionne par quart, 8 h du soir, 2 h du matin, 2 h-8 h, 8 h-14 h, 14 h-20 h. Il y a des bons quarts et des mauvais quarts ; le meilleur c'est de 8 h du soir à 2 h du matin car on peut récupérer son sommeil. Alors on permute les quarts entre nous. Le salaire est correct, pour 15 jours à bord par mois c'est à peu près les tarifs d'à terre pour un mois. Moi je me

suis bien adapté, mais des jeunes d'origine marinière il n'y en a pas, je suis le plus jeune d'origine marinière, les autres sont nettement plus âgés".

Nous avons là un cas de bonne adaptation au milieu de la navigation industrielle d'un jeune qui, en fait, étant donné sa scolarité, a été peu en contact avec le bateau. L'attitude des parents a aussi joué fortement dans la sortie du modèle traditionnel.

#### Autre salarié de la flotte industrielle

A 214.

"Après mon service militaire, j'ai repris le bateau à la part avec ma frangine, toujours à la traction, mais ça n'a pas duré parce que ma soeur a débarqué au bout de six mois. J'ai cherché du boulot, j'ai travaillé à la compagnie de traction, les ouvriers étaient logés gratuitement dans de vieilles péniches en bois qu'ils avaient achetées pour loger le personnel. Moi, je conduisais soit des machines sur rail qui tractaient les bateaux, soit des péniches louées à la compagnie de traction. Je rentrais tous les jours chez moi en mobylette, ça me plaisait et je trouvais que c'était mieux qu'artisan. Artisan, il y a trop de charges à payer, et en plus, mes parents devaient continuer à naviguer, ils auraient pas pu m'aider à m'installer. J'ai continué comme ça jusqu'à mon mariage. J'ai épousé une fille de marinier, connue au bal. Comme j'étais marié, j'ai eu un logement à Dunkerque, une vraie maison, gratis, je suis resté à la compagnie de traction jusqu'en 1969 et puis comme tout était motorisé, il y avait plus de travail, c'était fini. J'ai pris mon compte. A terre, j'ai travaillé six mois chez Usinor en tant que manoeuvre dans les hauts fourneaux. J'ai dû déménager, prendre un trois pièces en location avec une paye dérisoire. Payer un loyer, c'était la catastrophe. Mes parents n'avaient pas les moyens de m'aider à m'établir avec leur bateau tractionné, ils pouvaient faire que des petits voyages, des arachides entre Dunkerque et Capelle, du ciment, ils pouvaient voyager que sur la section tractionnée.

A Usinor, ça me plaisait pas du tout les 3 x 8, j'en avais assez, j'avais monté j'étais ouvrier fondeur, mais ça me plaisait pas, je gagnais la moitié de ce que j'avais à la traction et je devais payer un loyer, c'était vraiment pas fameux. Au bout de six mois, on a réembarqué tous les deux sur un bateau en tant que salariés sur une citerne. Ma femme voulait rester à terre, le métier ne lui plaisait pas. On a quand même réembarqué à Sogestran pendant deux ans, un 38 m50 puis un automoteur pousseur, ça a duré deux ans. Elle aimait pas ça parce qu'on devait aller partout, Rotterdam, Le Havre, elle aimait pas ou

elle avait peur. Dès qu'on est au large et qu'il y a beaucoup de navigations, elle a peur. De toute façon elle a été habituée à naviguer uniquement sur les canaux à l'intérieur, comme sa mère, elle aussi a peur. Comme on avait gardé notre appartement, on a débarqué et je suis entré au poussage directement comme capitaine, car ils manquaient de personnel à l'époque, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui (en 70). 14 jours à bord, 7 jours à terre, j'ai fait deux ans comme ça après 7 jours à terre, 7 jours à bord. Au début, j'étais troisième capitaine, puis deuxième, puis premier. On est six à bord et on tourne. Il y a pas de problèmes de hiérarchie à bord, en fait c'est une vie de famille chacun son caractère, mais ça va. Evidemment, pour un marinier, c'est dur d'être commandé. Moi, j'ai passé capitaine tout de suite, du coup j'ai pas eu tellement de problèmes. Evidemment, des vieux de 40 à 45 ans qui s'embauchent comme matelot, c'est autre chose, ils ont du mal. Il y a à bord plus de gens d'à terre que de mariniers. En plus, maintenant il y a plus d'embauche, ils sont plutôt sur le point de licencier à Soges-tran. On reste à 36 personnes sur les pousseurs. Naviguer de jour et de nuit, c'est pas toujours marrant mais une question d'habitude, c'est pas trop dur. Pour la vie de famille, ça va bientôt faire dix ans. Je suis habituée. N'importe comment à terre je ne peux rien faire, j'ai pas d'instruction. Là je gagne 6 000 F/Mois. À terre, j'aurais à peine une place au SMIC. Le travail me plaît, si ça ne plaisait pas, je resterais pas. Si j'avais la possibilité de repartir sur un bateau, je repartirais peut être, on sait pas ce que l'avenir nous réserve. Mais ma femme n'est pas tellement pour. Si je suis licencié, si je suis au chômage, je vends la maison j'achète un bateau, une barge et je fais les contrats pour les Ancereuilles à mon compte. Ma femme, je la laisserais à terre avec les gosses, je prendrais un petit gars comme matelot. Vous savez, ils gagnent bien leur vie ceux qui font le charbon. 5 contrats par an, avec une barge, ça fait autant qu'en allant à l'exportation, et entre deux contrats on passe deux mois à terre. Le problème, c'est le matelot, c'est pas toujours rentable sauf les apprentis en formation qui sont pas bien payés. Un vrai matelot, c'est pas possible (salaire + charge). Ma femme, pour les contrats comme c'est l'intérieur, remonterait à bord, mais il y a les gosses : 15 ans, 9 ans et 1 an. Elle peut pas les laisser et maintenant ils sont scolarisés, il faut qu'ils continuent".

A travers ces deux exemples de fils d'artisans qui tous deux travaillent dans la navigation industrielle, nous voyons que si leur destin final est le même, leur motivation et leur mode d'insertion dans ce secteur de la navigation fluviale sont totalement différents.

Le premier a eu les possibilités matérielles (bateau du père) de reproduire l'artisanat, il a eu par ailleurs un niveau d'étude assez poussé, ses parents lui ayant toujours recommandé d'étudier pour sortir du métier. Son choix de la navigation industrielle est un choix double, choix de la condition salariée plus avantageuse que celle de l'artisan (exemple du père), choix de la navigation industrielle et du poussage parce que "c'est l'avenir", croyance au progrès technologique et à sa vertu. Le fait d'avoir épousé une fille d'à terre l'éloigne par ailleurs définitivement de l'avenir marinier, artisan ou salarié, de la flotte classique qui implique surtout à l'exportation, l'équipage de deux personnes.

Le second cas est différent. Une exploitation familiale difficile, archaïque (bateau tractionné en 1971) ne permet ni l'aide à l'installation, ni le legs de l'instrument de travail. Une tentative de travail à deux (au moment du mariage) comme salarié dans la flotte classique échoue car la femme, bien que fille de marinier, a peur au large. Le recours au poussage reste alors la seule solution possible pour l'homme qui aurait bien voulu rester dans le métier, mais qui n'a eu ni les moyens de s'installer, ni une femme qui veuille travailler avec lui. Par ailleurs, son faible niveau scolaire ne lui permettrait en aucun cas une insertion à terre avec un salaire comparable à celui dont il bénéficie actuellement dans la navigation industrielle. Son rêve d'indépendance et de mise à son compte n'a pas disparu. En cas de chômage, de licenciement, il envisage de vendre sa maison, d'acheter un bateau et de naviguer avec un apprenti, avec la formule des contrats au tonnage qui lui permettrait de programmer une alternance de temps de travail à bord et de temps de repos à terre, comme il le fait actuellement en tant que salarié.

À ce sujet, il faut noter que le système de l'emploi d'apprentis (voir A. 142, 1 215) semble souvent constituer la solution de continuité du métier pour tous ceux qui, célibataires ou dont la femme ne veut pas être à bord, ont un revenu insuffisant pour s'assurer les services d'un matelot qu'il faudrait payer au SMIC

#### B - Les non reproducteurs (sortie du métier)

Dans les cas de non reproduction, il faut distinguer les jeunes fils d'artisans qui se sont tout de suite orientés vers une autre profession et ceux qui ont tenté une insertion dans le métier et qui ont été obligés d'abandonner pour des raisons diverses.

Les premières tentatives nous semblent importantes à analyser car elles démontrent peut être encore plus que les itinéraires de reproduction les différents écueils à la reproduction du métier. Notons que seules les histoires de vie, par leur version longitudinale, nous permettent d'appréhender cette notion.

Tentatives de reproduction et échec

Nous avons dans ce cas, cinq tentatives de reproduction soit comme salarié, soit comme artisan, soit comme contremaître à la part : A 215, A 213, A 205, A 79, A 191.

Le cas A 213, actuellement chauffeur routier livreur, nous semble assez significatif de ces tentatives avortées.

A 213.

"Ma soeur et moi, on est resté avec mon père quand mes parents ont divorcé. J'en avais marre de la traction, j'aurais bien aimé un moteur, lui il ne s'est jamais décidé, je ne sais même pas si c'était une question financière ou par esprit retardé. Je suis resté au bateau jusqu'à 18 ans, date de mon mariage. A l'époque, je pensais que le père motoriserait son bateau et je continuerais avec lui et puis j'aurais repris le bateau ou alors contremaître sur un bateau puisque nous n'avions pas d'argent pour en acheter. Puis, j'étais pas très chaud pour me mettre à mon compte, j'ai vu l'exemple de ma mère, c'était dur pour arriver à rembourser les dettes, par rapport à un artisan qui avait des dettes. Nous, en tant que contremaître à la part, on vivait mieux. Comme contremaître à la part, on a pas pu trouver un bateau normal, on a conduit un bateau tractionné un an puis je suis parti à l'armée. Quand je suis revenu de l'armée, où j'avais été chauffeur et où j'avais passé mon permis poids lourd, j'avais plus envie de faire de la marine. Mon père n'était pas content, mais enfin le père quand ma soeur s'est marié, il a pratiquement arrêté tout de suite. Il a végété, il a amarré son bateau, il a fini dessus, il n'avait rien, pas de frigidaire, des chaises cassées. Le bateau, on a rien pu en faire, ni la barge non plus, on a brûlé tout ça. S'il avait eu une autre rentabilité plus moderne, j'aurais été plus motivé pour l'aider à continuer et nous aurions repris le bateau. Quand je suis sorti de l'armée, j'ai essayé de travailler dans une entreprise de conduite d'engins, ça ne m'a pas plu, je me suis engueulé avec le patron, j'ai quitté mon patron et je suis rentré chez moi. On habitait le Nord à l'époque, j'ai décidé de reprendre un bateau à la part avec ma femme, on est resté deux ans. Cette fois-ci, c'était un bateau à moteur. Ça m'a changé, j'étais pas habitué, le rythme, le travail était plus rapide, moins fatigant, moins désagréable surtout à la fin, la traction c'était pénible sur les parcours où il n'y avait plus de traction, on était obligé de marcher à la bricole \* Puis, à la fin, il fallait toujours s'arrêter quand il y avait un automoteur. Il fallait s'arrêter tous les 500 mètres. Avec l'automoteur, je marchais avec la Bourse comme un artisan, en

\* Attelage humain tractant le bateau.

allait en Belgique, en Hollande. Après deux ans, j'ai voulu faire les pétroles (les salaires étaient plus avantageux). On a eu un pétrolier, on chargeait à Rouen Le Havre et on déchargeait à Lille pratiquement sans arrêt, c'était un beau 38 m50, bien aménagé, j'en avais révé quand j'étais gosse, là on était salarié de l'Union Normande. Au bout de deux ans, j'ai encore changé de bateau, cette fois-ci on était salarié pour une compagnie de navigation privée, un sablier, c'était débile. Il fallait se pointer tous les matins pour savoir à quelle heure on partait, c'était pas marrant. On vous disait vous chargez dans tel port, vous videz à tel port vous repartez, etc .. et vous marchez jusqu'à 10 - 11 h le soir. Evidemment, le salaire était intéressant avec un pousseur, on gagnait 9 000 F à deux par mois à l'époque (1973) et on avait un matelot, après on s'en tirait seul, ma femme, au lieu d'être payée comme mousse était payée comme matelot et ça nous faisait plus d'un million par mois. Sur un automoteur pousseur, on peut s'en sortir à deux mais c'est fatiguant, car il y a deux matériels à s'occuper et c'est pas toujours marrant, quatre heures du matin, dix heures du soir. Un artisan, c'est pas pareil. Un an après, j'ai quitté le bateau avec ma femme. J'ai travaillé à terre dans une fouille de sable, je conduisais un engin de draguage. On était logé gratuit à terre mais le problème c'est qu'on avait alors quatre enfants dont la plus vieille avait quatre ans et allait en maternelle. On a cherché une maison à acheter et on a rien trouvé dans le coin, on a trouvé à Longueil, en venant voir de la famille qui habitait ici. On s'est donc fixé là, j'ai rencontré un type qui travaille chez C. et il m'a trouvé du boulot à l'usine. J'ai travaillé cinq ans à la chaîne, je gagnais bien ma vie, mais c'était dur. En fait, j'ai essentiellement débarqué à cause des enfants sinon, j'aurais pas débarqué. Dès qu'ils seront plus vieux, qu'ils auront fini leur scolarité, je rembarque. Je pense que c'est encore possible.

J'ai fait ma petite place en 5 ans à l'intérieur de la boîte et on m'a mis chauffeur. Je fais des voyages aller-retour dans la journée, on part des fois à 2-3 heures du matin et on rentre tard le soir, mais on rentre. Nancy-Rouen. Je gagne bien ma vie, ce sont des dures journées, mais je récupère, et puis j'organise moi-même mes voyages j'ai toujours le même camion. On entretient son matériel soi-même comme s'il était à nous.

Je pense reprendre la profession. Je crois pas que ça aille si mal, je discutais avec un ami hier, il me disait "on a un chiffre d'affaires nettement supérieur que nos parents, avec un matériel qui coûte 20 à 25 millions et qui est amorté deux fois plus vite qu'un matériel de 5

*millions que mes parents avaient. Dans le temps, les gens pouvaient pas mettre leur bateau en chantier, c'était pour eux une catastrophe. Ceux qui ont un bateau actuellement, ils amortissent leur matériel et de plus ils vivent largement aussi bien que nous, ils ont une maison à terre en plus".*

Nous avons, à travers cet exemple, une explication de la non reproduction du métier d'un certain nombre de fils de mariniers artisans, bien que cette non reproduction n'ait pas toujours été envisagée au départ comme pour certains autres et que leur scolarité n'ait pas été orientée en ce sens. Une exploitation déficitaire, un outil de travail obsolète du père, le dépit pour le jeune de se voir encore conduire un bateau tractionné, alors que tout le monde ou presque est motorisé, a écarté dans un premier temps ce jeune de la reproduction de l'artisanat. Devenu contremaitre à la part, puis salarié avec sa femme sur des engins de plus en plus perfectionnés, il quittera en définitive la branche quand les conditions de travail deviendront trop dures et trop industrielle. Il explique son débarquement par le problème des enfants, mais nous pensons qu'il s'agit là plutôt d'une rationalisation. Relativement bien inséré à terre, ayant acquis maintenant une certaine indépendance dans son travail, et voyageant sur un engin performant (ce côté technique plus indépendance semble très important pour lui), il envisage toutefois de reprendre le métier à son compte plus tard. En fait, il veut réaliser plus tard le rêve qu'il n'a pas pu rendre réalité au moment de son entrée dans la vie active : un automoteur performant qui lui permettrait de réaliser un bon chiffre d'affaires et de garder sa maison à terre. La conversation qu'il relate et qui décrit les progrès apparus dans la situation du marinier à travers les générations est particulièrement idyllique et on la retrouve rarement dans le discours des mariniers en exercice. Cet embellissement provient essentiellement de la référence à la pratique de ses parents et à leur mode de vie qui a été particulièrement pénible. La fin de son père sur son bateau que l'on brûlera après sa mort a quelque chose de tragique et sans tomber dans le misérabilisme, on peut dire qu'un certain nombre de mariniers, en particulier dans le Nord, ont connu une fin de vie aussi triste. Le divorce intervenu tardivement ayant, dans ce cas comme dans d'autres cas de mariniers, aggravé le déficit de l'exploitation.

#### A 206. Capitaine de vedette de tourisme sur la Seine

*"Je suis resté sur le bateau de mon retour de l'école à 14 ans jusqu'au service militaire. A l'époque, mon père avait voulu acheter un bateau plutôt que de motoriser l'ancien, mais les prêts n'ont pas été accordés, donc il a fait motoriser son vieux bateau. Au retour du service, je voulais rester dans le métier, d'abord comme*

salarié, puis m'acheter un bateau. La vie en a décidé autrement. Ma belle soeur est décédée dans un accident, mon frère s'est retrouvé seul avec trois enfants. C'est ma mère qui s'est occupée des enfants, et en plus, mon père a eu des problèmes cardiaques. Du coup, pour aider à l'histoire, je suis resté jusqu'à 27 ans avec mes parents. C'est moi qui conduisait le bateau. Quand mon père a débarqué définitivement, je pouvais pas reprendre le bateau. En effet, avec tout ça, j'étais resté célibataire, je le suis encore d'ailleurs. Si j'avais voulu continuer, il fallait prendre un matelot et le payer. Alors travailler pour payer le matelot et rien gagner alors, non. J'ai cherché autre chose, j'ai trouvé sur les vedettes par un copain d'enfance qui travaillait là, il m'a dit qu'on cherchait du monde. Après j'ai eu envie de recommencer mais je vois tous les amis que j'ai encore à bord, ils disent on a des ennuis, on gagne pas beaucoup pour le nombre d'heures qu'on fait par rapport au capital engagé. Je crois que "la marine" est condamnée à terme. Maintenant c'est les grosses entreprises avec des gros bateaux, C.G.P.v.N, Morillon, etc. et même ceux-là, ils ont des problèmes quand un bateau est en panne, on le répare plus, on garde les hommes mais pas le matériel. Pour redémarrer, il faudrait du matériel et du boulot. Mon métier actuel est dur en été, de 8 h du matin à minuit et l'hiver, 9 h à 6 h du soir. A bord, c'est différent. Vous êtes chez vous, quand vous vous arrêtez le soir, vous vous lavez les mains, vous avez les pieds sous la table. Là, je cours après le métro, l'autobus. Puis le travail est quand même routinier. J'ai fait 15 000 fois le tour de Paris. Si j'avais un bateau sans faire trop de dettes, je repartirais. Le bateau des parents était trop vieux, il y avait trop de réparations à faire dessus, le fond était d'origine, il a été découpé au chalumeau. Ils ont touché la prime de déchirage : 50 000 F. Il devait avoir dans les 75 ans. Un bateau bien entretenu ça peut durer 50 ans, mais après ça devient problématique".

Dans ce cas, la sortie du métier s'explique essentiellement par deux facteurs. Le fait d'être resté vieux garçon à cause des circonstances familiales (maladies, etc) n'a pas permis à ce jeune d'envisager une exploitation classique, soit comme salarié soit comme contremaître à la part, soit comme artisan. Le rôle de la femme, dans la possibilité de reproduction, apparaît ici encore comme primordial. Par ailleurs, pas question de reprendre le bateau des parents, trop vieux, et pas question d'emprunter la totalité de la somme, d'où cette réinsertion forcée dans les vedettes de la Seine (il faut noter à ce sujet que la majeure partie des équipages de bateaux-mouches est constituée

par des anciens marinières ou des fils de marinières). D'où l'amertume et le rêve persistant de reprendre la profession mais aussi une conscience réelle des difficultés. Il faut noter que le vécu du métier actuel par ce fils d'artisan marinier, qui se destinait à la reproduction de la profession et qui a suivi peu d'étude et a connu la filière classique de l'apprentissage sur le tas, est nettement plus négatif que celui de A 206 qui a le même métier, mais qui, dès le départ, voulait sortir de la "marine".

A 215.

Resté à bord jusqu'au service militaire avec une faible scolarité (un an et demi), ce jeune continue l'exploitation du bateau avec sa mère au décès de son père, se marie et navigue avec mère, femme et enfants. Il débarque quand sa mère, trop vieille, vend ce bateau et achète un commerce, travaille au draguage pendant six mois, puis à la mort de la mère, rachète un café. Ce garçon qui a maintenant 33 ans, alors qu'il avait choisi un commerce parce qu'il était indépendant et que toute la famille était ensemble, il n'a pas pu s'adapter à la vie à terre.

*"Le bistrot, on a pas un moment de libre, ni samedi, ni dimanche. Ici, il faut toujours travailler, essuyer des verres. C'est fatiguant, le bateau aussi mais c'est pas la même chose. C'est pas la même atmosphère, et encore un café c'est mieux que l'usine. A bord, c'est pas pareil, on a plus de plaisir dans le travail, c'est comme un cultivateur. Un cultivateur prend plaisir à travailler son champ, on travaille pour nous, puis c'est pas pareil. Un café, c'est rengaine, tous les jours la même chose. C'est pas la même mentalité, même les gens qu'on a jamais vus, sur le bateau, ils disent bonjour. Ici ils disent même pas bonjour.*

*Du coup, j'ai racheté un bateau d'occasion 15 millions. Il a déjà 50 ans, pour l'instant, je vais faire l'intéressé. Ma femme reste ici pour le moment avec les enfants. On verra après si elle embarque avec moi. En attendant, je vais naviguer avec un apprenti, je serai parti deux, au maximum trois jours. Le café va être vendu, il est déjà en vente. Ma femme pourra venir à bord samedi et dimanche et pendant les grandes vacances, avec une voiture sur le bateau, ça va.*

*Elle réembarquera quand les enfants seront plus grands, je pense garder mon bateau cinq ans et après essayer d'en avoir un autre. Je pense qu'il y a encore de l'avenir, ça fait au moins cinq ans qu'on dit que c'est fini, les vieux, les jeunes, les pousseurs, tout ça et en fait ça dure encore".*

La, nous avons le cas extrême du fils de batelier qui a débarqué (bateau vendu pour installer la mère, décédée entretemps), à acheter un café (rester indépendant et familial), mais n'a pas pu s'adapter à la vie à terre et donc réembarque avec une solution d'exploitation transitoire sur petits parcours et ensuite reproduction du modèle classique, femme à bord, enfants en internat. Il va réaliser en fait ce que les autres n'ont pu jusqu'à maintenant réaliser : reprendre le métier. (Il faut dire que l'apport financier - héritage de la mère et vente du café - lui permet d'envisager l'avenir sous un jour différent des deux autres qui sont salariés).

Le cas de A 79, actuellement OP Port de Dunkerque, est un peu différent. Contrairement aux cas précédents, celui-ci a eu la possibilité matérielle de reproduire la profession et le statut au moment du débarquement de ses parents.

*"Je suis parti à 17 ans 1/2 au service militaire. En fait, j'ai passé six mois seulement après le BEPC sur le bateau de mes parents. Après le service, mes parents avaient débarqué à cause de la santé de ma petite soeur. Ils ont été s'installer dans la région parisienne comme gardiens d'immeuble. Quand nous étions enfants, aussi bien pour mon frère que pour moi, ils voulaient qu'on fasse des études, ils pensaient pas que l'on continuerait le métier. Puis, en fait, quand il a fallu vendre le bateau, ils auraient bien voulu que je le reprenne. En rentrant du service, j'ai repris le bateau tout seul. Je naviguais avec un cousin qui avait son propre bateau, ça a duré un an à peu près. Puis j'ai arrêté, j'ai rejoint mes parents dans la Région Parisienne, je voulais rentrer à la SNCF. J'ai commencé le boulot, ça me plaisait mais moi je voulais être aux machines et ça demandait du temps. En plus, je fréquentais ma femme et on se voyait pas souvent. Je suis retourné dans le Nord et j'ai repris le bateau. Je faisais le Nord-Anvers et Nord-Rotterdam, j'avais un matelot, ça marchait bien, je me faisais 4 000 à 5000 F par mois de bénéfice à l'époque. Evidemment, il y avait le problème du matelot, il fallait le payer, sinon j'aurais fait plus. En 1978, j'ai fait un dernier petit voyage et j'ai cherché du travail. Le bateau a été vendu l'année suivante à un marinier de 35 ans. Après, j'ai passé mon permis poids lourd et j'ai conduit un camion pendant quatre mois. Le bateau était encore là je vivais sur le bateau. J'avais demandé un logement mais ça ne venait pas. J'ai quitté le poste de routier et je suis rentré chez Usinor. Routier, ça m'intéressait pas une fois marié, vous êtes toujours absent, sur la route, si c'est ça, autant être sur bateau. Ma femme n'avait pas envie de continuer, sinon j'aurais continué avec le bateau*

de mes beaux-parents. Actuellement, je m'occupe du chargement des convois de gaz sur les bateaux, les trains, tout ça. C'est un travail en plein air, n'importe comment j'aurais jamais supporté de travailler dans les bureaux. Maintenant, c'est fini, je bougerais plus. J'ai débarqué deux fois du bateau, c'est terminé. Je suis marié, un enfant. Avant j'étais pas marié, je pouvais me permettre ce que je voulais. Maintenant une place stable, c'est ça qu'il me faut, surtout à l'époque où on est. Pourtant, c'est pas parce qu'on est à terre qu'on aime plus le métier, moi je vais souvent donner un coup de main à mon beau frère.

En fait, j'ai débarqué pour ma femme et pour les problèmes de pension, neuf ans de pension, les enfants scolarisés à 5 ans, c'est pas drôle. Les cours par correspondance, c'est de plus en plus difficile, car les parents sont de moins en moins dans le coup avec les maths modernes et tout. Naviguer seul, c'est pas possible et avec un matelot c'est pas rentable. Donc avec la femme et les enfants à terre c'est pas possible et aller dans la navigation industrielle, non, je suis pas d'accord.

Dans ce cas, c'est le refus de la femme qui a déterminé la non reproduction. Issue d'une famille de bateliers artisans, cette jeune femme a deux frères qui naviguent, mais elle ne veut plus naviguer. Le mauvais souvenir de la période de pension qu'elle a très mal vécue, la dureté du métier pour les femmes, tout cela l'a poussé à faire pression sur son mari pour qu'il débarque.

Le dernier cas est celui d'un fils d'artisan qui, après avoir été salarié pendant une période, a dû quitter la profession.

A 192.

"Mon père s'est marié deux fois, il était très dur avec nous. Dès que j'ai eu mon CEP, je suis retourné au bateau j'ai travaillé avec lui et après mon service militaire, il a plus voulu me voir au bateau, il m'a foutu dehors. J'ai donc cherché un emploi à terre. Je suis entré à la compagnie Morillon Corvol. J'avais pas d'autre choix. Débarquer dans la vie active avec un certificat d'études même à l'époque, c'était pas fameux. Donc il fallait trouver quelque chose en tant que marinier. Un de mes frères était dans la boîte, il a pu me faire entrer, j'ai travaillé sur des pousseurs qui transportaient du gravier, des sables, ça marchait bien à l'époque. On faisait 9 h par jour, 45 heures par semaine, 185 heures par mois. Tout ça, je l'ai fait pendant 8 ans. Sept jours à terre, quinze jours à bord, que des jeunes à bord, pas de problèmes de hiérarchie, je trouvais ça bien.

Puis quand les grands travaux, Roissy, la Tour Montparnasse, ça était fini, on avait plus besoin de sable et en plus, les carrières, il fallait aller les chercher de plus en plus loin. Ils ont donc dû licencier et comme j'étais partie prenante dans toutes les affaires de grèves, je faisais du syndicalisme, j'ai été viré vite fait. On m'a versé des indemnités de licenciement, avec ça j'ai fait construire la maison ici. Entretemps je m'étais mariée avec une fille de cultivateur pendant que je travaillais pour Morillon Corvol. On a fait un essai de navigation à deux avec le bateau d'un copain, mais elle avait peur, elle trouvait ça petit. J'ai pourtant un copain qui a pu faire monter une fille d'à terre, une fille de cultivateur aussi, elle se débrouille très bien. Mais là, ça a pas marché, d'ailleurs j'aurais eu du mal à acheter un bateau, j'avais juste pour la maison et j'aurais pas pu faire des prêts. Maintenant, j'investis dans l'âge, j'ai une maison, un chien, des moutons, je ne suis plus marinier, presque paysan. Je travaille à l'usine, Après Morillon Corvol, je suis resté un an au chômage, puis j'ai trouvé un travail dans le coin par un voisin. Je contrôle les gars qui font les tubes, je suis une sorte de contremaître et j'aime pas beaucoup ça ; il y a le bruit sans arrêt et en plus je deviens claustrophobe à la fin. J'ai souffert au début, à 27 ans, voir une monteuse pour la première fois, c'est dur. Ma femme est femme de service au restaurant scolaire et avec les deux enfants c'est bien, parce qu'elle ne travaille que 4 h par jour. Je crois que cette fois le bateau c'est bien fini, pourtant ça me dit pas grand chose ce que je fais actuellement. Je suis obligé d'engueuler tout le monde. En compagnie, ça serait possible en faisant du régional, cinq jours à bord, deux jours à terre le week-end, mais il y en a de moins en moins, c'est un peu la même chose que représentant".

Ce jeune fils de marinier n'a pu devenir artisan à cause de son père qui l'a carrément fichu dehors après l'avoir exploité pendant quatre ans. Dans cette famille de 13 enfants (2 mariages), seul un garçon a reproduit la profession. Au moment de la sortie du salariat, avec des indemnités de licenciement assez substantielles (10 millions), il aurait pu envisager l'achat d'un bateau ; sa femme, fille d'à terre, n'a pas voulu vivre sur un bateau. Il apparaît que ce garçon supporte assez mal sa situation actuelle à l'usine et qu'à terre, si la possibilité lui en est donnée, il travaillera à nouveau en compagnie.

Tous les cas que nous venons d'évoquer de non reproduction du métier, après une période intermédiaire d'exercice avant le débarquement à terre, semblent essentiellement dus aux facteurs suivants :

- . Pas d'aide des parents au moment de l'installation, ni sur le plan financier, ni dans la transmission de l'outil (cette impossibilité d'aide étant due le plus souvent à une exploitation déficitaire de la famille et à l'outil de travail obsolète)
- . Refus de la femme de participer à l'exploitation

Les cas de non reproduction sont en fait des cas de non reproduction forcée par les circonstances. La preuve en est que, dans une majorité de cas (A 213, A 206, A 215, A 198), le rêve de la reproduction persiste et qu'il se réalise pour A 215 après une période transitoire à terre.

A cette non reproduction forcée, on peut opposer la non reproduction volontaire envisagée dès le départ, dont la population se caractérise en particulier par rapport au groupe précédent, par une scolarité plus longue et une formation à l'extérieur du métier.

#### Les non reproducteurs volontaires

A 75

"Dès la sortie du 5ème, on m'a orienté vers la mécanique parce que j'étais fils de batelier. J'avais 14 ans à l'époque. Mes parents, à partir du moment où je leur ai dit que je voulais faire autre chose que batelier, ont accepté que je continue. A 17 ans, j'avais fait 3 ans de CET et j'ai passé mon CAP, moi j'aurais voulu continuer vers le BEP. Ils ont pas voulu, il faut dire que ça revenait cher les frais de pension, et il y en avait sept derrière moi.

A l'époque, en 1970, on trouvait encore du boulot avec le CAP, les firmes venaient vous proposer du travail sur place. Les grandes usines comme Renault, Citroën, cherchaient des gens dans les écoles. Après un mois passé au bateau, je suis parti travailler. En fait, mes parents ne m'ont jamais tellement poussé à continuer le métier, ils ont eu de sérieuses difficultés à survivre. Ils ont même débarqué une première fois en 1968 pour travailler à terre. En fait, mon père, je crois qu'il aurait préféré être salarié qu'artisan. Le bateau était vieux, ils avaient travaillé 15 ans dessus en tant que salariés avant de l'acheter. Le bateau avait déjà 35 ans et il était petit. C'était un 30 m 350 Tonnes, ils avaient du mal à trouver du frêt en Bourse.

Je suis rentré chez Renault. De toute façon, je voulais ni être dans la batellerie, ni artisan. Je voulais quelque chose de régulier. Ce qui me déplaisait dans le métier

de batelier, c'était surtout de jamais pouvoir prévoir quelque chose, toujours cette incertitude de salaire, de revenu, ça ma plaisait pas. Evidemment j'aurais mieux aimé faire autre chose que de la mécanique, j'ai commencé comme fraiseur, puis j'ai suivi des cours à l'intérieur de l'entreprise. Le peu d'intérêt que j'avais pour la mécanique à l'école, je l'ai perdu, parce qu'à l'école on faisait de la mécanique générale, là on faisait toujours la même chose. Avec les cours du soir, j'aurais voulu passer un diplôme d'ingénieur, mais comme il fallait en plus travailler le samedi matin, j'ai arrêté les cours du soir, ça oui. Jusqu'en 1974, j'habitais dans un foyer de jeunes travailleurs où il y avait que des jeunes de chez Renault, c'était des chambres individuelles, c'était pas mal.

Après l'armée, j'ai cherché à faire autre chose. Je voulais un travail où on bouge. J'ai été au bureau d'embauche de la Régie et j'ai demandé s'il y avait pas du travail à l'après-vente. Il me manquait toujours quelque chose au niveau de la formation, au bout de deux ans, je continuais à suivre des cours. Il s'est présenté un stage de formation de technicien d'un an pour 12 personnes. On était 120-140 et après avoir passé les tests, j'ai été sélectionné. J'ai fait le stage puis je suis retourné chercher du boulot je me suis retrouvé au service technique. Il y avait deux places, l'une pour travailler au labo et l'autre qui me convenait bien, contact à tous les niveaux de l'échelle, voyages, c'était parfait. J'y suis depuis 1977.

Entretiens, je me suis marié avec une jeune fille qui n'est pas du tout du milieu marinier. Je l'ai connu en faisant du sport, du canoë. Elle n'était d'ailleurs pas enchanté par le fait de se balader en péniche, moi non plus, ça me dit pas grand chose. Depuis que je suis marié, j'ai été passé une semaine avec mes parents, j'en ai eu vite marre de voyager, je me suis ennuyé comme jamais, j'étais plus habitué, j'étais content de repartir. Pour rester artisan maintenant, il faut faire quelque chose de nouveau, avoir un pousseur pour pousser une grande quantité de marchandises. Sinon, avec le 38 m50 c'est pas intéressant. Elle survit parce qu'il y a encore des canaux qui ne permettent pas l'accès à autre chose. Mais sur la Seine, c'est de plus en plus du gros gabarit. Si on veut tenir la route actuellement, il y a un tas d'investissements à faire, le téléphone, le radar, le pilotage automatique. A l'heure actuelle, la ségrégation se fait de plus en plus par le tonnage, dans les bureaux d'affrètement vous allez trouver des voyages avec un tonnage supérieur à 300 tonnes, ça élimine une partie du travail pour les petites péniches".

Ce jeune a quitté très tôt le milieu marinier, pour l'époque. Scolarisé à l'âge de 8 ans, il a bien vécu sa scolarité en internat, qui représentait un progrès par rapport au vécu antérieur au bateau (voir ChIIA 75) et n'a jamais voulu reproduire la profession. Malgré une scolarité courte (CAP), il a réussi par la promotion interne à atteindre un niveau de cadre moyen. La volonté de sortir du métier, d'avoir un emploi stable salarié, semble très nettement marquée par les déboires financiers qu'ont eu ses parents, qui avaient de plus en plus de mal à assurer une exploitation normale avec un bateau ancien au tonnage insuffisant. Aucun des garçons de la famille n'a reproduit la profession (voir récit de vie des deux autres frères dans le groupe B) : seule une fille mariée à un marinier qui possède un pousseur et qui travaille en louant des barges à Total et fonctionne sur la base de contrats de 5 ans, alliant innovation technologique et une certaine sécurité de l'emploi tout en restant artisan, tout le contraire de la pratique des parents.

A 85. Conférencier projectionniste.

*"En fait, j'ai jamais été réellement guidé, ils m'ont toujours laissé assez libre de mon choix. Ils m'ont jamais dit "tu seras marinier". Moi, tout petit je voulais pas être marinier, mon père espérait que je continuerais mes études pour en sortir, il était très content que je puisse faire autre chose. Et après, quand j'ai réussi, il était très fier de raconter à ses copains éclusiers, mon fils fait çà, mon fils fait çà. C'est pas dû à des raisons économiques. A l'époque, çà allait bien mais il voulait que je continue mes études.*

*En 1972, j'ai passé mon bac, si j'avais pas redoublé ma seconde, j'aurais sûrement continué, fait un BTS ou un IUT, mais je me trouvais trop vieux. Après j'ai pas fait le service, j'ai cherché tout de suite du travail, je me suis présenté dans pas mal d'entreprises, Renault, Erikson J'ai été accepté chez les deux. J'ai choisi Erikson, j'ai suivi un stage de perfectionnement en téléphonie, puis au service d'installation. J'étais devenu technicien en téléphonie et je faisais beaucoup de voyages sur les chantiers pour vérifier les installations. Ca a duré neuf ans entre mars 1972 et mars 1981. Entretemps je me suis marié, j'ai rencontré ma femme à la montagne un week-end du 1er janvier. Après mon mariage, j'ai voulu arrêter tous ces déplacements, c'était pas marrant pour ma femme. Avant, quand j'étais célibataire, j'avais même pas de domicile çà ne me gênait pas, çà c'est peut être un reste de mon enfance marinière. Après j'ai fait des déplacements plus rapprochés, çà me permettait de concilier la vie de famille et le goût de la bougeotte. Puis, on a fait construire la*

maison, je gagnais bien ma vie. Quand ma fille est arrivée, j'ai voulu arrêter les déplacements, je voulais la voir ; moi, c'est ça qui m'a marqué pendant l'enfance. J'y attache beaucoup d'importance. J'ai quitté la téléphonie, j'ai été à peu près deux mois au chômage et j'ai trouvé un boulot par les annonces dans la presse locale. Un stage de formation et me voilà conférencier projectionniste. Il fallait avoir un capital de 50 000 F au départ. En fait, je suis travailleur indépendant ; le matériel est à ma charge, je propose des films aux directeurs d'écoles, je prends des rendez-vous puis je projète et je suis devenu conférencier projectionniste. C'est un métier itinérant. Le fait d'être indépendant, c'est très important pour moi, ça vient peut être du métier de mes parents ça m'a marqué, libres de faire ce qu'ils veulent, pas de patron sur le dos.

Tous ceux qui sont restés dans la marine dans la famille ça marche relativement bien. Mes cousins, je vois leur logement est presque mieux aménagé que le mien, ils ont tout, ils ont une grue hydraulique, tout ça. Ils ont démarré en 1974 avec un bateau d'occasion. Evidemment, au départ pour l'achat du bateau, les parents les ont beaucoup aidés comme l'exige la tradition. Ils partent même en vacances, c'est encore rare les vacances. Ils font de l'exportation, ils prennent des risques et ça marche. Pour les gens de ma génération, tous ceux qui se sont installés, que je connais, ça a été les parents qui les ont aidés, ça se passait comme ça ; les parents achetaient une deuxième péniche, mettent le fils dessus, qui travaillait pour le père pendant quelque temps. Puis après, quand il se mariait, il remboursait petit à petit".

Fils unique d'une famille dont l'exploitation a toujours bien marché, ne voulant pas reproduire le métier, ce jeune fils de marinier n'a éprouvé aucun problème majeur d'insertion à terre après des études relativement longues. Son goût de l'indépendance du risque, du voyage est assez opposé à celui de A 75 qui vise la sécurité, le salariat. La différence de réussite sociale des deux familles d'origine explique bien ce contraste, autant que la différence des études qui lui est d'ailleurs plus ou moins consécutive. Au delà de la famille parentale, son évocation de la famille élargie, cousins, oncle qui ont reproduit la profession, montre que cette famille a connu une prospérité relativement héréditaire.

On voit que les plus jeunes générations sortent du métier pour la plupart mais atteignent un niveau d'études relativement élevé.

## A 205. Capitaine de vedettes de la Seine.

Ce fils de batelier d'abord artisan, puis salarié, n'a jamais voulu devenir batelier, au contraire de A 206 (voir plus haut) et vit beaucoup mieux son insertion dans une autre profession car elle est voulue.

"Après le certificat d'études, j'ai suivi des cours par correspondance de comptabilité pendant trois ans. De toute façon, dès le départ, j'étais pas disposé à faire le métier, j'étais pas intéressé par le milieu batelier mais on ne fait pas toujours ce qu'on veut. Mon père a fait un infactus, j'ai été obligé d'abandonner mes cours pour travailler avec ma mère et mon frère chez M. Corvol en attendant qu'il revienne à bord.

Après le service militaire, je me suis marié avec une fille de marinier. J'ai demandé un poste à terre chez M.C. Ma femme en avait assez du bateau, elle souhaitait pas que ses enfants aillent en pension. D'un commun accord, on a décidé de vivre à terre. Quand je travaillais chez M.C, je livrais du matériel et j'aimais ça. En fait, ce que j'aime c'est le contact avec les gens. J'ai trouvé ce boulot, dans les bateaux-mouches, par mes beaux-parents ils savaient qu'on cherchait du monde. Pour moi, entrer dans les vedettes, c'était super chouette. Tout en restant dans le milieu marinier, je pouvais me recycler, j'avais personne sur le dos. Je suis mon propre maître et de plus j'ai des possibilités d'avoir des contacts avec les gens. Il y a des gens qu'on rencontre qui sont intéressants.

Maintenant c'est ma sixième saison ; maintenant on a un bateau réception, on fait des réceptions, on organise des promenades, je trouve ça très bien. Moi, ce que je veux faire, c'est m'occuper des réceptions sans conduite ou avec conduite, de toute façon, on fait tout, on recherche des clients, on leur propose des itinéraires. Par rapport à la batellerie et à son avenir, le tourisme est plus ouvert tout en restant quand même dans son univers -l'eau- Evidemment, il y a encore des jeunes qui y arrivent. J'ai un cousin de 24 ans, il a acheté un bateau, il s'est marié et il gère son bateau comme l'entreprise. Il a une ouverture différente des vieux. En fait, c'est une corporation assez divisée, il y a des familles qui sont aisées et qui peuvent installer leurs enfants, d'autres un peu moins ; et il y a ceux qui débutent avec leurs valises et qui n'ont rien d'autre. Moi, dès le départ, je voulais pas être batelier ; mon père, m'y a jamais poussé. Artisan, il l'a été jusqu'en 1952, il avait un bateau tracté qu'il a vendu et il est devenu salarié. De temps en temps, il voulait acheter un bateau, ma mère ne voulait pas, elle savait ce que c'était la marine, elle a vécu la bricole".

Fils d'artisan devenu salarié, marié à une fille d'artisan, ce jeune n'a pas voulu rester dans la marine pour des raisons diverses, problèmes des enfants qu'on laisse en internat, la liberté "une illusion" et le milieu ne plaisant pas. L'homogamie n'a pas ici signifié la reproduction, bien au contraire, c'est d'un commun accord que s'est fait la sédentarisation.

A 78.

Frère de A 79 qui, lui, a tenté une courte période l'insertion dans la batellerie et qui l'a abandonné à cause de son mariage, ce jeune s'est, dès le départ, orienté vers un autre avenir.

*"N'importe comment, mes parents ne nous encourageaient pas tellement à la batellerie. Du coup, je me suis lancé dans la chaudronnerie. J'ai passé mon BEP à 18 ans. Depuis petit, au lycée, je rêvais des trains, j'ai même passé un concours SNCF dès la sortie du BEPC. Après mon BEP, j'ai travaillé quelque temps à Dunkerque, puis j'ai passé un nouveau concours et je suis entré comme conducteur de train. Le gros avantage, on se déplace comme au bateau, pas de chef, on est responsable. Mais en fait, c'est moins drôle que ça en a l'air, des horaires impossibles, interdiction totale de l'alcool, on nous pèse tout le temps, pire qu'un jockey. En plus de ça, il y a des contraintes d'apprentissage permanent, il faut tout le temps apprendre, des changements de signalisation, jusqu'à la retraite.*

*Moi, en fait, j'aurais envie de repartir. Ma femme est issue d'un milieu marinier mais elle ne veut pas à cause des enfants, de la pension. Pourtant le métier de marinier, c'est pas tout rose, c'est dur. Des fois, l'été on fait 14 h-16 h. A six heures du matin, il faut préparer le moteur, on navigue toute la journée, on arrête le soir on vidange le moteur et on réalimente le moteur, on est jamais couché avant 11 heures du soir-minuit et après on recommence le lendemain à six heures. Le bateau, c'est sentimental, c'est la famille. Maintenant, il y a des possibilités de gagner correctement sa vie, évidemment il faut pas s'enfermer à l'intérieur, il faut faire de l'exportation, de la grande exportation, l'Allemagne, ou alors des contrats à l'intérieur. J'ai un voisin qui fait des contrats au charbon, il a une maison, une voiture, ça a l'air de marcher pour lui.*

*Moi, si ma femme voulait pas vivre à terre, alors qu'en fait elle ne me voit pas si souvent, puisque je suis toujours parti -je voyage tout le temps- je repartirais. Elle trouve que la vie au bateau est trop difficile pour une femme, les conditions de navigation, le brouillard, elle trouve ça trop dur.*

*C'est vrai que c'est très contraignant. Naviguer seul est impossible, pour mener un bateau, il faut jouer en équipe ; la femme est presque toujours matelot. Prendre quelqu'un et le payer, c'est pas possible. Du coup, je continue mon train train (rires)".*

On sens chez ce jeune qui a au départ quitté le métier, une certaine nostalgie de la batellerie. Si sa femme ne s'opposait pas à la reproduction, s'il avait la possibilité de vendre sa maison et d'acheter un bateau, il est fort probable qu'il repartirait, d'autant plus qu'il connaît des expériences positives de l'exercice du métier autour de lui.

#### A 217. Chauffeur de bus urbain

*"Quand j'ai arrêté l'école, je pensais reprendre le métier, puis j'ai vu que c'était sur le déclin. Jusqu'au service militaire, j'étais le seul qui naviguait avec mes parents, les autres étaient déjà partis. Quand je suis rentré du service, mes parents trouvaient que ça n'allait pas, sinon ils auraient repris un deuxième bateau.*

*Mes trois frères ont navigué, le plus vieux a arrêté il y a 5 ans pour des problèmes de scolarité des enfants. Ils avaient tous, plus ou moins, été aidés par les parents à l'installation. A 15 ans, ils travaillaient tous.*

*Il y en a deux qui naviguent encore, ils ont aussi des enfants. Moi je crois que si j'avais continué la profession, j'aurais pas débarqué pour mettre les enfants à l'école, je les aurais mis en internat. Moi, j'ai pas été malheureux en internat. Nous, on est d'une génération plus récente, on a connu des internats plus humains que nos frères aînés, à dix ans d'écart. Avant c'était l'orphelinat avec les uniformes et les boutons dorés.*

*A la sortie du service militaire, j'ai trouvé un stage de transport, c'est comme ça que j'ai eu accès à mon métier actuel.*

*Il faut dire aussi que l'expérience de mes parents était pas très encourageante. Ils ont travaillé dur toute leur vie et dans un an ils débarquent. Ils vont avoir un retraite minable par rapport à un salarié qui a travaillé 25 ans.*

*La, je rentre tous les soirs chez moi, si ça avait été pour être routier ou salarié dans la navigation industrielle alors là j'aurais préféré rester dans l'artisanat batelier. Ca vaut pas le coup, s'il faut être parti tout le temps. J'aime toujours le bateau, c'est pas dit qu'un jour on repartira pas, on ne sait pas ce que nous réserve l'avenir.*

Par rapport au métier de batelier, celui que je fais actuellement a aussi des inconvénients, les week-end on est pas toujours chez soi. Au bateau, on est tout le temps chez soi. Par contre, on a les congés payés il y en a bien qui partent en congé, ils profitent du creux des vacances.

Etre dans le service public, il faut des fois s'accrocher, mais je suis à l'air et maître de mon véhicule. J'ai failli être ouvrier mais le jour de l'embauche, j'ai refusé ; alors que mon frère est rentré dans la peau du parfait salarié : il calcule ses points de retraite, moi j'ai pas pu.

Il y a aussi le problème du matériel, acheter un bateau maintenant c'est carrément impossible. On a parlé de 750 tonnes à 200-250 millions, et ce chiffre est déjà dépassé. Je vois pas quel artisan peut se payer ça, ou alors ça sera des sociétés avec des salariés, on met tellement de temps pour réaliser les travaux et tout ça est déjà dépassé avant d'être sorti. Mon frère, celui qui a débarqué, à un moment donné on lui avait fait miroiter des contrats mirobolants de charbon et il avait même fait le projet d'aller chercher un gros bateau en Allemagne, et en fait, le projet s'est cassé la figure.

Ils font des ébauches de bateau, et après quand vous vous renseignez sur les conditions de crédit, et sur la garantie de l'emploi, il n'y a plus rien. Prenez un gros bateau, on va faire des canaux mais comment on va l'affréter, est-ce qu'il y aura des marchés pour le remplir ? C'est tentant de repartir, mais comment ?"

Pour conclure sur l'étude de l'insertion professionnelle et de la pratique du métier du groupe A, nous pouvons dire que nous retrouvons à ce niveau quatre groupes aux destins différents :

1) Les reproducteurs qui se distinguent en deux sous-groupes :

- Les reproducteurs aisés qui ont bénéficié de la part de leurs familles, d'un appui financier ou matériel à l'installation et qui ont parfois une exploitation relativement rentable et une pratique du métier relativement innovatrice.
- Les reproducteurs en voie de prolétarisation qui n'ont pu bénéficier d'une aide suffisante à l'installation et qui, quand ils exercent dans l'artisanat, ont en général un mode d'exploitation limité par la qualité de leur outil de travail, et donc peu rentable, certains ayant quitté l'artisanat pour le statut de contremaître à la part ou de salarié

2) Les non reproducteurs qui se distinguent en deux sous-groupes :

- . Les non reproducteurs forcés et nostalgiques qui, bien qu'ayant eu presque le même cursus scolaire et d'apprentissage que les reproducteurs en voie de modernisation, et fait un essai d'insertion dans la profession, ont dû y renoncer pour se reconvertir à terre, certains d'entre eux pouvant à terme revenir dans le métier.
- . Les non reproducteurs volontaires qui ont suivi dès le départ une filière scolaire et une formation professionnelle qui les ont fait sortir du métier et qui assument pleinement leur intégration à terre.

A la limite, on peut supposer que dans un avenir plus ou moins lointain, les membres du groupe R2 seront obligés de débarquer et que certains membres du groupe NR 1, si les possibilités leur en sont offertes (aide à l'installation, accumulation d'une épargne), rejoindront le groupe des reproducteurs.

Le groupe B

Des projets et des réalités

Comme nous l'avons vu précédemment, le groupe B, par sa catégorie d'âge, ne peut pas permettre d'établir définitivement la proportion des reproducteurs et des non reproducteurs.

Sur les 22 jeunes dont nous avons suivi précisément l'itinéraire (voir tableaux en annexe), et qui nous ont conté leur histoire, nous avons 14 jeunes actifs et 8 jeunes qui ont un projet pour l'avenir.

Parmi les 14 actifs, 7 sont restés dans le métier -dont 2 comme artisans-.

Parmi les 8 jeunes qui ont un projet pour l'avenir, 4 pensent restés dans le métier, tous comme artisans.

Avant de tenter de comprendre, à travers les récits de vie, les processus d'insertion professionnelle des uns et les projets d'avenir des autres, il nous semble souhaitable de rappeler la physionomie du marché du travail dans le transport fluvial vers lequel ces jeunes ont du s'insérer, marché qui a évolué par rapport au groupe A.

## 2) Marché du Travail du Transport Fluvial des années 1975/80

### A- Les possibilités d'insertion dans la batellerie artisanale

D'une façon générale (nous verrons les variations dans la suite de ce chapitre), la génération du groupe B, plus encore que celle du groupe A, se voit confronter à un certain nombre de problèmes au niveau de l'insertion dans l'artisanat :

- . La manque de matériel, dû à la fois au contingentement qui est apparu dans la fin des années 60, et aux opérations de déchirage des années 75-78.
- . Le matériel disponible sur le marché est soit obsolète et ne permet pas en particulier des pratiques rendues nécessaires, comme l'exportation, soit inaccessible sur le plan financier à la majorité des jeunes (80 à 100 millions de francs pour un 38 m 50 neuf)
- . Matériel de plus en plus cher, rentabilité de l'entreprise familiale de plus en plus réduite, tels sont les problèmes qui se posent à l'insertion de ce groupe de jeunes dans l'artisanat batelier.

### B) Le salariat

#### a) La flotte classique publique, petites flottes et flottes moyennes

Dans le secteur des petites flottes (10 bateaux), les armements sont variés et vont du 38 m 50 aux pousseurs avec barges. L'équipage est constitué par le couple et reproduit le mode de vie artisanal.

Le secteur a connu une période de recrutement dans les années 74-75. Actuellement, le personnel reste stable et les demandes d'emploi dépassent largement l'offre. Certaines entreprises tendent même à licencier.

#### Les flottes privées des sablières

En récession, l'activité des sablières entraîne les compagnies à arrêter un certain nombre de bateaux. Si, dans le passé, on sous-traitait une partie du trafic avec des artisans. Actuellement, quand le matériel arrive à être obsolète, on ne le renouvelle plus et on essaye de réintégrer les salariés à terre. Il est évident que, dans ces cas-là, peu de possibilités d'embauche sont ouvertes.

#### b) La flotte industrielle des grandes compagnies

Dans les grandes compagnies de pousseurs, le recrutement est pratiquement stoppé et ceci pour des raisons multiples.

La période de développement de la flotte industrielle s'est située aux environs des années 70. A ce moment-là, il y a eu un recrutement massif, fait un peu n'importe comment, sans sélection préalable en fonction des capacités d'adaptation et qui a abouti à un "turn over" important pendant toute une période.

Depuis, les responsables de ces compagnies, inquiets de cette mobilité permanente des équipages, ont eu recours à des techniciens du recrutement qui, après des études de postes et l'établissement des tests de sélection, ont embauché un personnel qui reste stable et ne se renouvelle pas. Par ailleurs, les gains de productivité ont amené une réduction des effectifs sur les pousseurs.

Donc, au niveau du marché du travail et, au-delà des obstacles psychologiques, le marché de la navigation industrielle n'offre que de très faibles possibilités aux fils d'artisans.

### C - Histoires de vie et récits de pratiques

Comme nous l'avons fait pour le groupe A, nous essayerons pour le groupe B, à travers les histoires de vie, de saisir les processus de reproduction et de non-reproduction du métier, tant au niveau des actifs que des projets.

#### a) Les reproducteurs

##### 1) Les reproducteurs actifs

Nous avons 7 reproducteurs actifs dont 2 dans l'artisanat.

##### Insertion professionnelle

B 20.

*"A 14 ans, après avoir passé mon certificat d'études, que j'ai d'ailleurs loupé, je suis remonté au bateau avec le père. C'est là que j'ai appris le métier jusqu'à 18 ans. C'était un vieux bateau en bois qu'il avait fait motoriser.*

*J'ai pas été au service militaire, j'ai réussi à y échapper.*

##### Installation à son compte

*A 18 ans, j'ai voulu me marier, il y avait une jeune femme que je connaissais, c'était une fille d'à terre, elle avait été marié à un marinier qui est mort dans un accident.*

Je me suis marié avec elle. J'ai repris le bateau de son ex-mari, il était pourri, puis j'en ai acheté un second en 1979 ; là c'était aussi un vieux bateau.

#### Pratique du métier

Pendant deux ans, ma femme et moi avons conduit les deux bateaux. Puis maintenant, j'en ai vendu un parce qu'il tombait en ruine et les frais de deux bateaux c'était trop lourd.

N'importe comment, avec ce bateau là je ne peux pas faire d'exportation, il faudrait l'équiper et ça coûte cher. Je reste dans la région, Béthune, Dunkerque.

Des fois, rarement, je vais du côté de Conflans.

Avec mes deux bateaux, je faisais un chiffre d'affaires de 15 millions, de toute façon les bateaux sont de plus en plus gros et les petits ne sont plus concurrentiels. Maintenant, avec un bateau, je fais 10 millions.

Ca fait pas grand-chose pour nous quatre, mais de toute façon, je pourrais rien faire à terre, c'est difficile pour les mariniers de s'adapter à terre. On peut faire que manoeuvre et en plus, on a toujours quelqu'un dans le dos. Ce métier, c'est tout plein de connaissances, il faut savoir faire, mais c'est pas des connaissances dont on peut se servir à terre. D'ailleurs, certains débarquent et au bout de deux mois quand ils voient ce qu'ils peuvent faire à terre, ils réembarquent".

Nous voyons que ce jeune dont le chiffre d'affaires est particulièrement faible, et ceci en particulier à cause d'une pratique d'exploitation peu rentable, ne peut envisager une reconversion à terre, et est condamné à continuer une exploitation déficitaire qui ne lui permet pas, par ailleurs, d'entretenir son outil de travail (son bateau a 45 ans) et à fortiori de le renouveler.

A l'opposé, nous trouvons B 130 qui a bénéficié d'un tout autre contexte d'insertion professionnelle et a une pratique et un discours sur sa pratique totalement différents.

B 130

#### Insertion professionnelle - apprentissage

"A la sortie de la 5ème, mon père m'a dit d'apprendre un autre métier au cas où la batellerie disparaîtrait. Il faut dire qu'à l'époque, ça allait vraiment mal (74-75). Eux, à l'époque, ils faisaient du sable. Ça marchait bien, ils avaient même un bateau de 67 m relativement neuf, mais ils étaient inquiets pour mon avenir.

Du coup, j'ai fait un CAP de fraiseur, après j'ai décidé de faire un CAP au Tremblay, mon père suivait des cours de formation pour adultes, ça lui paraissait intéressant. J'ai fait Le Tremblay, mais tout ce qu'ils racontaient je le savais déjà. J'ai fait mon apprentissage pratique avec mes parents.

### Installation

Puis à 21 ans, comme j'allais me marier, j'ai décidé d'acheter un bateau, j'ai vite trouvé un marinier qui vendait le sien pour en prendre un plus gros. Mon père m'a prêté de l'argent et en plus j'ai pris un prêt bancaire garanti par mon père, à un taux intéressant (13 %) car c'était un prêt à la première installation. Le bateau n'est pas tout neuf, 25 ans, mais il est bien équipé ; et si ça va bien dans quelques années, soit je reprends celui de mon père, soit j'en achète un autre.

### Pratique du métier

Ce que je fais le plus, c'est l'exportation. Le problème c'est le réseau ; les canaux sont mal entretenus, des fois vous raclez le fond avec 250 tonnes d'un bout à l'autre. Pour faire 80 km, vous mettez 2 jours 1/2, alors sur l'Oise je fais plus de 100 km par jour. Il faut dire aussi que la cale a vieilli, on a 50 ans de retard par rapport aux autres pays. Au tour de rôle, à la Bourse, on est en concurrence avec les étrangers.

Je devais faire un voyage à 85 F la tonne pour la Hollande un Hollandais a téléphoné, il l'a pris à 35 F, mon bateau était trop petit. Les hollandais tiennent pas tellement compte du tour de rôle.

Les GIE, mon père en fait partie, mais tous les autres sont contre lui ; ils l'ennuient, lui bombardent des oeufs pleins de mazout dans sa cale. Pourtant les GIE c'est bien ils travaillent à l'année, les autres sont jaloux, il n'y a pas de solution, ils sont individualistes, ils se doublent, ils se battent.

Pourtant, mon père gagne plus qu'eux. Il fait dans les 60 millions de chiffre d'affaires avec son gros bateau, et il a 47 ans et une belle maison à terre.

Moi, pour l'instant, avec mon 38 m 50 je fais dans les 28 millions. Pour nous, notre salaire, il faut compter la moitié du chiffre d'affaires, frais déduits. Un bateau qui tourne bien, si pas de grosses avaries, de gros frais, on peut compter 12 millions par an. 1 million à nous deux, c'est pas si mal et on est logé. On a toujours vécu là-dessus, on est relativement libre, si on veut s'arrêter on s'arrête, on a le choix".

Insertions différentes, matériels différents, pratiques différentes, ces deux jeunes qui ont exactement le même âge, aboutissent à une position socio-professionnelle totalement différente dans le monde de la batellerie, position en grande partie due à celle de la famille d'origine, à son matériel et à son exercice de la profession. Nous avons là deux exemples de ce que nous appellerons plus loin la génétique de la réussite et celle de la pauvreté.

### Reproducteurs actifs non artisans

#### • Les contremaîtres à la part

Le statut de contremaître à la part, bien qu'en voie de disparition, subsiste encore. Le mode de vie et le mode de travail des contremaîtres à la part est très proche de celui des artisans, la valeur du frêt -tous frais déduits- étant partagée suivant les modalités différentes et au bon vouloir du propriétaire du bateau, entre le propriétaire et le contremaître (les taux varient de 20 à 55 %).

Nous l'avons vu pour le groupe A, le contremaître à la part est souvent le fils ou le neveu du propriétaire du bateau, et cela permet, en particulier aux parents âgés débarqués, de compléter une retraite très faible (surtout pour les parents de la génération A) et aux enfants d'avoir accès à un outil de travail auquel ils n'auraient pu avoir accès sur le marché traditionnel.

Nous avons trois jeunes qui ont actuellement recours à ce processus de reproduction.

Nous prendrons l'exemple de celui qui est contremaître à la part pour un particulier, hors de sa famille.

B 29

*"J'avais commencé un CAP de mécanicien diéseliste au LEP de Lille, la troisième année, ils ont changé le programme et il y avait que batelier, j'ai arrêté. L'attrayant pour moi, c'était la mécanique, j'ai quitté en 1976. De 76 à 78, j'ai travaillé dans une compagnie c'était une petite compagnie. Je conduisais un 38 m 50 avec un autre bonhomme. Je faisais le ciment en vrac. Au retour du service en 79, j'ai trouvé un boulot de contremaître à la part. Mon boulot dans la compagnie, je l'avais trouvé par l'intermédiaire d'une parenté, le capitaine du 38 m 50 cherchait un matelot, ils m'ont embauché, je touchais le SMIG à l'époque 1800-2000 F.*

Au retour du service, j'ai trouvé le bateau que je conduis actuellement avec mon jeune frère à la part, qui à 17 ans et demi. A mon mariage, en juillet, ma femme remplacera mon frère qui va partir au service militaire.

A deux, on touche 45 % du frêt ; sur 1 an, on a fait 22 voyages. L'un dans l'autre, ça fait 23 millions à partager. On continuera comme ça quelques années et après acheter un bateau et faire de l'exportation. C'est ce qui rapporte le plus, il y a moins d'attente, un à huit jours pour le retour, tandis que l'intérieur, il faut attendre quinze jours en tour pour 13 heures de route, ça fait 15 jours de chômage.

Mes parents naviguent à l'intérieur et ils s'en sortent. Ils ont économisé pas mal parce qu'ils ont travaillé très jeunes et maintenant ils se reposent un peu, ils ont 48 et 45 ans. Je peux pas reprendre leur bateau, je suis pas tout seul, il y a mon frère derrière et puis ils vont continuer à naviguer un peu.

J'aime mieux être à la part pendant un certain temps avec ma femme plutôt que salarié pour une compagnie. Il y a plus d'heures et on est toujours à bord du 38 m 50.

A la part, on est plus libre du choix du voyage.

Mes parents, leur exploitation a toujours marché, ils n'ont pas eu besoin de faire de l'exportation. Maintenant, ils tournent au ralenti. Mais moi, il faudra que je fasse de l'exportation. Dès que j'ai l'occasion de prendre un bateau un peu potable, je l'achète d'occase, une quinzaine de millions. En travaillant avant, j'espère le financer, je sais pas encore ce que je vais réussir à économiser, payer comptant, c'est pas possible ; il faut faire un prêt pour ça. Je ne suis pas encore renseigné. Mon frère a emprunté et mes parents l'ont aidé. Actuellement, avec mon frère, on peut compter un million par mois de bénéfice net ; sur ce million, il y a 4 500 F pour nous. A deux, avec ma femme, on pourra mettre un million de côté par an, sans trop faire la java.

Evidemment, on prendra pas de vacances, simplement un arrêt en cas d'attente à l'affrètement. Ces dernières années, comme ça allait mal, il y a eu trois mois d'attente sur l'année. Pendant ce temps-là, on entretient le bateau. Il y a toujours quelque chose à faire sur un bateau. Pour se voir, on fait les mêmes voyages avec les parents, on fait route ensemble.

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 quelques uns qui se marient à des filles d'à terre ; maintenant, il y en a qui arrive à s'adapter au boulot, mais va savoir si ça durera tout le temps ; il y en a qui

arrive à s'adapter, après elles commencent à emmerder le bonhomme; elles demandent à débarquer. Le gars peut rien faire à terre. Des fois, ils s'installent dans des bistrots mais ça va pas toujours. 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 toute façon entre mariniers, dans un sens, on est beaucoup plus sûr de soi.

Au point de vue logement, on à peu près la même chose que ceux d'à terre, c'est évidemment toujours pareil, celui qui a les moyens ou pas. Le gros avantage, c'est qu'on est toujours ensemble, il faut avoir un caractère assez spécial pour bien s'accorder, quitter le bateau après un dispute c'est difficile, il faut une grande solidarité.

C'est rare que ça marche pas un ménage de bateliers, on s'est souvent vu grandir, c'est une grande famille. L'installation du bateau, c'est comme l'installation d'une maison, il y a des mariniers qui font tout eux-mêmes, d'autres qui ont du pognon, ils font faire par les autres. L'hiver on bricole à l'intérieur, l'été on arrange dehors la peinture".

Ce jeune fils de marinier a choisi de rester dans le métier, sa position de cadet d'une famille de trois garçons, qui resteront tous dans la profession, ne lui a pas permis de s'installer tout de suite à son compte. Après une période intermédiaire de contre-maître à la part, il pense, après de dures économies (1 million sur un revenu annuel de 5 millions et demi), avoir accès à son outil de travail qui sera, probablement, assez usagé étant donné la somme qu'il pense pouvoir y mettre. La solidarité de sa femme lui est indispensable pour rester dans le métier et arriver au statut d'artisan. La jeune fille (16 ans et demi) présente lors de l'entretien, en est pleinement consciente et considère que c'est "un choix de vie". On voit une fois de plus ici le rôle important de la femme dans la possibilité de reproduction.

#### . Ceux qui sont devenus salariés

Nous avons un seul cas de salariat dans cette classe d'âge et il concerne un jeune salarié de la flotte classique qui a le même mode de vie que les artisans. Il envisage d'ailleurs son entrée dans l'artisanat dans un proche avenir.

Nous verrons, parmi ceux qui ont quitté le métier, le cas d'un jeune (B 172) qui, après avoir été sur les bateaux-mouches, envisage de rentrer dans la flotte industrielle. Parmi les jeunes que nous avons rencontrés au Tremblay, sur les deux cas qui

voulaient s'orienter vers le salariat, un seul pensait pouvoir entrer dans la flotte industrielle et pour une période transitoire courte qui lui aurait permis d'économiser une certaine somme pour s'installer à son compte. La période du salariat est dans le cas de la flotte industrielle, parmi les plus jeunes, considérée essentiellement comme une période de transition qui s'arrête au mariage.

B 172. Salarié d'une petite flotte classique privée

"Mes parents ont débuté à 12 ans et ils sont restés sur le bateau jusqu'à 60 ans, puis ils ont débarqué. Après la guerre, ils étaient encore tractés et dans les années 60, juste quelques temps après ma naissance, ils auraient dû motoriser mais le bateau était trop vieux, le bois était pourri, ça valait plus la peine ; alors, ils l'ont apporté à la casse, et ils sont devenus contre-maitres à la part. Les derniers temps, ils avaient un gros bateau, un pousseur avec une barge. Quand j'ai quitté l'école, j'ai travaillé avec mes parents, j'étais payé comme matelot. Quand ils ont débarqué, j'avais 17 ans. J'ai travaillé un an en usine, puis j'en ai eu marre. J'ai cherché du boulot dans la marine. J'ai trouvé une place à 50 % sur un bateau, un pétrolier. Là j'étais déjà marié, on se faisait à deux 4 500 F, ça payait pas. Après je suis rentré comme salarié dans une grosse boîte, mais j'ai pas supporté, on faisait un voyage, on repartait tout le temps comme ça sans arrêt. J'aime pas me faire commander, moi c'est ça le problème, mais question salaire c'était intéressant. Je suis parti de chez eux il y a deux mois. J'ai trouvé un petit patron qui a trois bateaux actuellement. On a essayé de débarquer en 1979, on a pas réussi, on arrivait pas à vivre normalement parce que le loyer était trop cher et on débutait, on gagnait 3 000 F par mois, c'était pas assez, à bord on est logé et on est quand même maître, même en étant salarié, on a pas de chef sur le dos, c'est pas l'usine. Là, on travaille surtout dans la Région Parisienne, on a un fixe de 4 800 F avec ma femme. Le mois dernier, on s'est fait 6 400 F net, on peut pas se permettre de rester amarrer pendant 15 jours parce qu'on a une prime sur le chiffre d'affaires, 8 % sur le frêt.

De toute façon, je veux devenir artisan, avoir un matériel à moi. Ce que je fais pour un patron, je peux aussi bien le faire pour moi ; ça fait près d'un an que j'ai cette idée en tête. Je vais acheter un gros bateau d'occasion, un 700 tonnes pour 14 millions. C'est un vieux bateau, un ancien bateau du débarquement de guerre, il est

naviguable, prêt à partir, je le rachète à une société qui m'ouvre le crédit, j'aurais 4 000 F par mois à donner. Je passerai pas par le tour, je vais avoir un contrat avec la société jusqu'au temps que le bateau soit fini de payer, sans arrêt pendant cinq ans. J'ai discuté avec un artisan qui a un 700 tonnes, il fait un chiffre brut de 45 millions au contrat. Si ça marche, si j'obtiens le permis d'exploitation, je m'y mets tout de suite. Je peux passer au tour de rôle, au tour de rôle il faut un bateau exprès, le mien n'est pas couvert, il est coffré, on peut faire les sables, c'est tout.

Il faut au moins deux millions de couverture, remettre un plancher neuf, et 1 million, 2 million cinq, ça fait des frais. Au contrat, on est assuré du boulot régulier. Au tour, il y a des fois un mois d'attente, pendant ce temps-là il faut payer.

De toutes façons, il faut que je trouve une solution, il y a beaucoup de sociétés qui disparaissent. Il y a moins de salariés qu'avant. La compagnie pour laquelle mes parents ont travaillé n'ont plus un seul bateau, avant ils avaient près de 150 bateaux. Ils ont liquidé les bateaux en les passant à une autre société qui a fini soit par les mener à la casse, soit les vendre à des artisans. Ils pouvaient pas tenir avec des salariés (charges trop lourdes). Artisan, c'est pas merveilleux non plus. Je connais un artisan à Conflans, il a payé sa retraite, il avait deux bateaux quand il a débarqué, il touchait 1 600 F par mois, il a été obligé de travailler comme cantonnier pour vivre. Il y a des gens qui naviguent après 70 ans, le métier de marine est dur. De toute façon, j'en ai assez de travailler pour un patron, il trouve toujours quelque chose à redire, l'augmentation on l'a pas, les vacances pas toujours, des fois, on récupère pas le samedi et le dimanche. L'entretien du moteur, le plancher.

Si j'arrive pas à avoir un bateau, je débarque, je ferai n'importe quoi, conduire des grues, des trucs comme ça. Je ne veux plus rester salarié sur le bateau, si c'est pour être salarié, c'est pas la peine. J'en ai parlé avec des artisans, il y en a qui sont contre, d'autres pour. J'écoute les anciens. Certains me disent qu'avec un contrat ça va en trois ans et demi, il est amorti et si ça me plait pas je bazarde tout.

En fait, il y a deux boîtes, l'une m'avance le prix du bateau et le paye à la société qui vend. Moi, je leur rembourse et les contrats, c'est la société de transport qui me les donne, ils travaillent comme avant, mais pas avec des salariés car ils ont moins de charges".

Le type d'accès qu'envisage ce jeune à l'artisanat, après avoir été salarié pendant une certaine période, est assez particulier mais assez significatif de la conjoncture actuelle. On voit se développer ce même phénomène dans d'autres secteurs.

Il faut noter que ce type de pratique présente de multiples avantages pour la société de transport. Pas de salaires, pas de charges à payer et exploitation d'un bateau en piteux état par un artisan qui le maintiendra en état.

Le directeur d'une grande compagnie qui a pratiqué le même type de liquidation de la flotte salariée nous disait :

"Des bateaux que les salariés ne veulent plus conduire, qui sont toujours en réparation, quand se sont les salariés qui les conduisent, retrouvent par miracle une nouvelle vie entre les mains d'un artisan, quand on les vend".

Le piège le plus évident dans cette affaire, c'est que la durée du contrat de transport est calculée sur la durée de vie maximum du bateau. Une fois le bateau remboursé, ce jeune risque de se retrouver avec un instrument de travail qui n'est plus utilisable tout en ayant travaillé durement pendant cinq ans.

Cette forme d'exploitation de la force de travail prend appui sur l'idéologie de l'indépendance, liée à l'artisanat et savamment entretenue par le milieu, mais elle représente la forme suprême de l'aliénation.

Au bout de cinq ans, ce jeune ne pourra probablement plus exercer en tant qu'artisan (son outil de travail n'étant plus utilisable) et ne bénéficiera d'aucune des garanties du salariat.

Le mouvement que décrit ce jeune de la restriction du marché de travail salarial, surtout dans la flotte classique, nous a été confirmé lors de notre enquête. Nous n'avons trouvé aucun jeune de cette génération en tant que salarié de la flotte classique. Et les propriétaires de petites flottes et de flottes moyennes que nous avons rencontrés nous ont dit avoir arrêté tout recrutement dès 1974-1975.

Au-delà de la diminution globale du trafic fluvial et de celle des petites flottes naviguant sur le réseau intérieur, il faut noter que l'intervention relativement récente de l'Inspection du Travail dans la batellerie, le contrôle plus rigoureux exercé sur les salaires et les heures de travail réelles (voir l'évolution des salaires de la flotte classique, tableau en annexe), ne permettent plus aux petites flottes et aux flottes moyennes une exploitation aussi dure que par le passé des salariés de la flotte classique.