

2) Les projets de reproduction

Nous avons au cours de notre recherche recueilli les histoires de vie de quatre jeunes qui envisagent à terme de reproduire le métier et le statut (B 12, B 119, B 120, B 150). Ces jeunes ont tous suivi ou suivent une formation professionnelle au Centre d'Apprentissage de la Navigation Intérieure.

B 120. Actuellement au service militaire. Fils d'un artisan qui possède un convoi de 2 200 tonnes et fait partie d'un GIE (chiffre d'affaires : 70 millions d'anciens francs).

"J'ai quitté l'école au CEP, j'en avais marre de l'internat. J'avais de gros problèmes, mes parents m'ont mis quelque temps chez ma grand mère, mais elle devenait âgée, elle avait du mal à nous supporter surtout tous les deux, quand mon frère est venu. J'avais 15 ans. Alors mes parents ont dit "il faut que tu fasses quelque chose avant ton service militaire et avant de remonter sur le bateau".

Ils ont voulu que j'aille au Tremblay, mon père disait pour être un bon marinier, il faut maintenant connaître la gestion, des langues et du coup, j'ai préparé le CAP et comme je revenais souvent avec mes parents pour les stages pratiques, puisque mon père était mon maître d'apprentissage, ça allait. J'ai fait de la mécanique, de l'électricité, ça me plaisait.

J'ai eu le CAP au deuxième coup, mais c'est toujours ça. Maintenant, on dit que ça va être obligatoire pour continuer le métier. Pour l'instant, après le service militaire, je ne pense pas m'installer à mon compte, dans 2 ans peut être, quand je me marierais. Mon père a un 2200 tonnes, il y a du travail pour quatre là-dessus. Au lieu de prendre un matelot, il nous payera et il n'aura pas les mêmes charges sociales".

Ce jeune envisage à terme la reproduction du métier et la situation de ses parents lui permet d'avoir de grands espoirs de voir se réaliser son projet.

Les récits suivants de deux jeunes qui sont actuellement en formation nous prouvent que, non seulement, l'insertion professionnelle est toujours assumée par la famille, mais la pratique envisagée du métier découle immédiatement de celle de la famille. (On peut présumer là que la formation n'entraîne pas une pratique différente).

B 119. 19 ans, père propriétaire d'un 38 m 50.

"Quand mon père m'aura aidé à m'installer, je ferai comme lui, je passerai par le tour de rôle, je prendrai un contrat au voyage s'il me plaît. Artisan batelier, c'est être libre. ; un GIE n'est pas rentable. Il faut toujours un chef, quand on est artisan on a pas de chef, quand on est en GIE, on est pas maître de son bateau".

B 120. 19 ans, père propriétaire d'un convoi

"Quand j'aurai mon propre bateau vers 22 ans, je rejoindrai un groupement, celui de mon père ou un autre. On verra ce qui se passera à ce moment-là. Le passage par la Bourse et le tour de rôle, c'est la répartition de la misère. Et puis, il faut évoluer, il faut que les marinières soient des transporteurs comme les autres, qu'ils assurent au client au service régulier, qu'ils connaissent le client. Certains disent la Bourse est la répartition égalitaire, les GIE coulent le marché en pratiquant des prix trop bas. C'est pas vrai. A la Bourse ils filent la pièce au courtier pour avoir le voyage qu'ils veulent ou ils transportent gratuitement une partie du fret. Les GIE ne pratiquent pas des prix inférieurs, ils garantissent une cale et il y a une solidarité. Il existe des flottes familiales d'artisans qui traitent directement avec le client et qui font des prix défiant toute concurrence. Ca on peut pas le faire nous. A chaque transport, l'ONN nous délivre un papier et il y a un contrôle sur les tarifs pratiqués".

On peut dire qu'au-delà de ces attitudes extrêmement contrastées sur la future pratique du métier, il semble que la majorité des jeunes en formation professionnelle et qui envisagent de rester dans l'artisanat, pensent reproduire le métier par le passage au tour de rôle. La formation ne semble pas jouer ici un rôle innovateur, mais tend plutôt à conforter des attitudes fortement déterminées par la pratique des parents.

A ces jeunes, ayant bénéficié d'une formation professionnelle et étant actuellement en apprentissage et envisageant une reproduction du métier, on peut opposer le cas de B 219 qui est apprenti sur le bateau d'un artisan, mais ne bénéficie pas d'une formation théorique. Ce cas illustre bien la différenciation du milieu qui se développe actuellement, opposant cumul des avantages et des désavantages.

A 219 "Je suis actuellement en apprentissage, je suis payé par l'Etat (?). Je suis nourri, blanchi. Si j'ai mon permis, dans deux ans, je pense prendre un bateau. L'apprentissage dure deux ans et après on passe le permis.

Pour acheter le bateau, c'est évidemment difficile, il faut avoir des sous. Au départ, je peux travailler 50/50 avec un patron, tout est divisé : on appelle ça contremaître à la part, mais c'est dur. Pour avoir de l'argent pour acheter le bateau, il va bien falloir que j'économise pendant 4-5 ans, ça dépend comment ça tourne. Je crois que je ferai de l'exportation, il y a que ça qui est rentable. Je peux pas quitter la batellerie sauf si on me paye 6 000 à 7 000 F à terre, mais avec ce que je sais faire et ce que j'ai été à l'école (jusqu'à 12 ans), je trouverais rien à terre. Et puis ça me plaît de voir du pays, je pourrais pas rester à terre, pourtant c'est un métier dur, surtout si on voit les heures de travail d'un artisan : 10 à 16 h par jour"

On a ici le cas typique du jeune qui est actuellement exploité légalement par un artisan peu consciencieux qui ne lui fait suivre aucune formation lui permettant d'avoir accès au CAP.

Son père, après le décès de sa mère (quand il avait 10 ans) a abandonné son exploitation artisanale qu'il ne pouvait ni assurer seul, ni s'adjoindre les services d'un matelot payant, pour entrer dans le salariat.

Ce jeune, à la fois privé de formation scolaire, professionnelle et de possibilité d'aide à l'insertion dans le métier, rêve d'un impossible accès à l'artisanat après un passage par le statut de contremaître à la part.

Etant donné la faible rentabilité actuelle de la batellerie artisanale, la possibilité d'être contremaître à la part pour le compte d'un patron de petite flotte devient de plus en plus hypothétique. Le statut de contremaître à la part ne permettant l'accès à l'artisanat que quand il est exercé pour le compte d'un membre de la famille qui lègue à terme l'outil de travail au jeune (cas de B 216).

Les rêves de ce jeune sont peu réalistes et la solution d'une reconversion à terre, difficilement envisageable, seul le salariat pourrait éventuellement lui permettre de survivre, mais nous l'avons vu plus haut, ce marché de travail tend de plus en plus à se restreindre.

Si, au niveau des reproducteurs actifs, seul un d'entre eux a suivi une formation professionnelle à l'extérieur de la famille, il apparaît que pour ceux qui ont à terme un projet de reproduction, cette formation tend à devenir la règle. La formation pour cette génération semble automatiquement dispensée par une institution extérieure à la famille.

Nous avons complété notre exploration par un entretien de groupes effectué auprès de 16 jeunes élèves de dernière année de CAP de la Batellerie au Tremblay sur Mauldre.

Il apparaît à travers cet entretien que :

- . La majorité des jeunes, soit 13 sur 16, envisagent de devenir artisans bateliers. Sur les 3 autres, deux envisagent le salariat (dans la navigation industrielle) pour une période intermédiaire nécessaire à l'accumulation d'un certain pécule pour l'achat d'un bateau ; le troisième, ne pouvant envisager l'insertion comme artisan, étant fils d'un ouvrier à terre.

Par contre, les 13 autres ne voient leur insertion dans le métier qu'à travers l'aide des parents, soit sous la forme de prêt financier, soit sous la forme d'achat d'un second bateau avec un prêt qui sera plus facilement accordé aux parents qui ont déjà une exploitation rentable, qu'au fils qui n'a pas encore fait ses preuves. Sur ces 16 jeunes qui envisagent de reproduire la profession, trois ont des parents qui possèdent une petite flotte (deux ou trois bateaux), deux des pousseurs, neuf des 38 m 50.

La formation professionnelle prise en charge par l'extérieur et la possibilité d'insertion semblent fortement liées dans cette génération des plus jeunes, et renforcent le cumul des inégalités.

Il est donc clair qu'une sélection s'opère de plus en plus dans l'accès à la formation et au métier en fonction des capacités financières des parents à assurer la reproduction.

b) Les non reproducteurs

1) Les actifs non reproducteurs

En ce qui concerne ceux qui ont quitté la profession, l'éventail des modèles d'insertion est assez large puisqu'il va du cadre moyen d'une flotte privée à l'artisan électricien, en passant par le courtier d'assurances fluviales, de l'ouvrier intérimaire sans spécialité au cadre moyen électronique, au capitaine de bateau-mouche et au gardien d'immeuble, un chauffeur de bus et un VRP.

On peut les différencier suivant deux perspectives, ceux dont les parents ont débarqué, et ceux dont les parents naviguent encore.

Parmi ceux qui nous ont reçu, B 73 et B 74, qui sont frères, sont issus d'une famille d'artisans débarqués. B 44 a un père décédé et les autres ont des parents qui, après avoir été salariés, ont débarqué.

Donc, un certain nombre aurait pu continuer la profession.

On peut aussi faire une distinction entre ceux qui ont choisi leur sortie du métier et ceux qui ne l'ont pas choisi et y ont été obligés par les circonstances.

Quant aux modèles de reconversion, ils dépendent essentiellement du niveau des études, lui-même lié au niveau d'exploitation des parents.

Ceux qui ont choisi

Prenons le cas de B 220 qui a monté une petite entreprise artisanale d'électricien :

"A un moment mon père avait deux bateaux, il avait idée qu'il pouvait mettre les deux bout à bout, dont un en pousseur, mais en fait il a pas pu. Les bateliers autour de lui rouspétaient parce que ça se faisait pas. Officiellement, ils avaient aucune pression, ils n'avaient rien de valable pour empêcher mon père de travailler avec un seul équipage et sur deux bateaux. Ca se faisait simplement, les gens disaient à mon père que c'était dégueulasse de faire du travail comme ça. Il a préféré vivre en bon accord avec les autres bateliers plutôt que de partir seul contre tous avec ses deux bateaux. Il a abandonné l'idée, il a conservé ses deux bateaux, mais il a été obligé d'avoir un deuxième équipage. Moi, à l'époque, en 1969 j'étais jeune, mais ça m'a dégoûté cette mentalité. Il a pris un couple de bateliers salariés, il a eu des ennuis, ils lui ont esquiné son bateau il a été obligé de le vendre et il en a gardé un seul, celui qu'il a maintenant. Il a longtemps fait de la sous-traitance pour les grosses compagnies sur la Seine, à l'époque, il y avait du trafic, des contrats de 30 à 40 voyages.

Moi, dès l'entrée en 6ème, je voulais plus être marinier, ça allait déjà beaucoup moins bien. Mes parents m'ont dit "Il faut que tu fasses un maximum d'études". De toutes façons, si j'avais voulu être batelier, j'aurais pas continué mes études au-delà de la 3ème, je serais retourné au bateau apprendre le métier, sinon il y a une

trop grande rupture. Ceux qui veulent continuer maintenant c'est un problème, le matériel nouveau ça peut plus être un cadeau du papa comme par le passé. Avant le fils, son père lui achetait un bateau, il travaillait avec, c'était un bien de famille, c'était le bateau qui était pratiquement payé d'avance, c'était une façon de ramener beaucoup d'argent. Ils voyaient pas l'outil de travail, ils voyaient pas le bateau de la même façon, ça maintenant, les jeunes l'ont bien compris, et c'est pour ça qu'il y a de gros problèmes. Il y a plein de jeunes qui veulent pas du vieux bateau du père, qui voudrait avoir un gros bateau, prendre du crédit pour faire quelque chose de grand. Malheureusement ils sont bloqués, en France, il n'y a rien d'intelligent qui soit fait pour les jeunes bateliers, c'est dommage. J'ai été à une réunion, les jeunes demandent pas des subventions, des trucs comme ça, contrairement aux jeunes agriculteurs, ce qu'ils veulent c'est qu'on leur laisse la possibilité de travailler et d'acquérir du matériel, les jeunes ont bien compris ça. Maintenant le bateau, c'est pas seulement ce qu'a donné le papa, c'est quelque chose qui doit servir, c'est un investissement comme un autre. Les jeunes bateliers que je connais, les jeunes qui ont 22, 23, 25 ans, qui travaillent tout seul, ils mettent des machines de très forte puissance, de nouveaux moteurs de 300 à 400 CV, il faut que ça tourne, il faut que le bateau soit bien équipé, le téléphone, un radar. C'est des investissements importants mais nécessaires.

Les jeunes vont changer de vie aussi, mais ça c'est général, c'est pas seulement les jeunes bateliers, les jeunes routiers aussi. Ils vont avoir le sens de l'économie ils vont aller toujours plus vite, ils verront toujours plus grand, ils rapporteront plus d'argent, mais ce n'est pas pour ça qu'il leur en restera plus, mais on ne peut pas aller contre ça, c'est le modernisme, c'est la roue qui tourne, comme on dit.

Dans la batellerie, c'était pas tout à fait vrai jusqu'à ces dernières années, parce que ça a progressé très lentement, justement à cause de cette mentalité peut-être, comment pourrais-je dire, un manque d'éducation, un manque de scolarité qui s'est fait sentir pour les générations précédentes, tandis que maintenant les jeunes ont plus de possibilités de faire des études, le minimum que fait un batelier maintenant, c'est une fin de 5ème ou la 3ème. Puis il y a des CAP de batelier, je trouve ça très bien. Maintenant, on sait que ça va changer,

parce que jusqu'à maintenant, ça dormait la batellerie.

Dans les pays voisins, la Hollande, la Belgique que je connais, ils se sont bien adaptés au progrès, ils ont déjà des bateaux très perfectionnés, des bateaux beaucoup plus grands, des machines trois ou quatre fois plus puissantes qu'en France. On voit facilement des artisans avec des bateaux de 1-500-2 000 tonnes, c'est courant là-bas. Des treuils électriques, un tas de choses comme ça. En France, c'est vraiment le gadget, et tout ça se sert au niveau du rythme de travail, parce que là-bas, en fait, tout se tient, mise à part que ça ne travaille pas le dimanche, par exemple en Belgique. Normalement ça peut marcher 24 h sur 24, les bateaux sont faits pour ça, sont équipés pour. Actuellement en France, les jeunes bateliers ont pas tellement envie de se mettre à leur compte, à la cadence ou ça marche, c'est pas encourageant. Si cette jeunesse ne pousse pas, fait pas écrouler les murs, d'ici 5 à 10 ans il y a plus de batellerie en France ; ce serait complètement idiot, parce que s'il n'y avait pas les canaux aux gabarits FREYCINET qui protègent les petits bateaux, la France serait déjà envahie par les bateaux étrangers. S'il n'y a pas des jeunes, si les jeunes ne font rien pour investir sur le gros matériel et se préparer à un autre rythme de travail, c'est pas la peine qu'ils commencent. Tous ceux qui s'installent croient à l'avenir il y a beaucoup de Français qui vont à l'exportation il faut avoir un bateau bien équipé et aller plus loin par exemple l'Allemagne.

Moi, après la 3ème, j'ai préparé mon BEP d'électricité, j'aimais bien ça et puis c'est un métier où il y a un certain avenir, ou on meurt pas de faim.

Après le BEP, j'avais 18 ans et demi, je suis revenu à bord pour dire à mes parents que j'avais trouvé du boulot, j'avais un contrat de travail d'intérim pour commencer dans le bâtiment, après j'ai fait de l'industrie puis du semi-industriel. J'habitais chez un oncle qui m'avait prêté une piaule à Villeneuve. Au retour de l'armée, à 20 ans, comme j'ai connu ma femme on a cherché un appartement et on a trouvé celui-ci. En fait, j'ai été salarié jusqu'à la fin 81, puis j'ai voulu changer. J'ai été trop vite, à 22 ans, j'étais responsable d'une équipe, je trouvais ça trop lourd par rapport à ce que je gagnais et en fait, je faisais plus d'électricité du tout, j'étais tout le temps en train de discuter. N'importe comment, moi, j'ai toujours besoin d'aller plus loin. J'en ai jamais assez, j'ai le diable dans la peau, la bougeotte, je me sens bien dans

ma peau que quand je suis en déplacement. Là j'en avais assez, j'avais plus rien à découvrir.

En fait, si j'ai quitté la batellerie, c'est un peu ça aussi, j'aimais bien le bateau, j'aime toujours le bateau, la profession mais je trouve qu'ils gagnent peu pour beaucoup de travail ; c'est pas rentable, pas valable. Et puis j'avais décidé de faire autre chose, il n'y avait pas de raison pour que je retourne au bateau. A l'époque, c'était un moment difficile, peut être maintenant je vis pas, ce que j'aime c'est les voyages, ça me plaît. Si j'étais avec ma femme sur le bateau en tant qu'artisan, je suis sûr que je ferais quelque chose, j'essayerais de moderniser, de me développer, j'investirais pour avoir la possibilité de me développer. Mais à l'époque, c'était pas possible, et travailler au ralenti, à la papa, ça me plaisait pas. C'est le métier le plus beau pour moi, batelier, j'ai vécu sur un bateau et j'aime ça. Je garde beaucoup de contact avec le milieu, mes parents, pleins de gens de ma famille sont encore dans le métier. Je peux vous dire qu'un petit canal où l'eau n'est pas polluée, où les arbres forment une voûte naturelle, où le soleil passe à travers les arbres. C'est drolement chouette quand le père, à 5 h, dit on s'arrête et qu'on va se baigner, c'est magnifique ; à côté de ça quand il faut arriver dans le port d'Anvers ou de Rotterdam, surtout Anvers, qu'il fait nuit en plein hiver et qu'il faut s'arrimer avec les navires dans le port, alors là, c'est moins drôle. Vous êtes complètement gélés, c'est 3 h du matin, on se gèle sur place, on peut pas courir le long du bateau pour se réchauffer. Ce qui me plaît, c'est qu'il y a de tout dans ce métier, d'ailleurs, à la limite aucun métier n'a que des avantages ; routier par exemple, il faut monter en Suède, en Norvège, dans des pays où il fait très froid, aller en Arabie Saoudite où il fait très chaud. Mon beau-père fait ça. C'est pas toujours drôle. Par contre, quand vous êtes amarré dans un coin, le moteur est arrêté, il n'y a plus aucun bruit, la mère fait la cuisine, c'est vraiment une vie. C'est l'un des métiers les plus complets. Et pourtant je l'ai quitté, peut être parce que ça évolue pas assez vite, parce que le milieu est encore trop fermé à tout ce qui est nouveau, sauf quelques jeunes et encore, si on veut avoir un matériel perfectionné, un gros bateau, l'aide de papa et maman ne suffit pas, il faut investir de grosses sommes et les grosses sommes, ça ne se trouve pas comme ça. Les prêts sont chers. Pour m'installer comme ça en tant qu'artisan électricien, j'ai pas eu besoin d'investir beaucoup, pour l'instant on a même pas de boutique,

seulement le matériel, à tout casser 1 million, 1 million 2. Un bateau, c'est pas pareil, ça va chercher dans les 250-300 millions sinon on végète avec un vieux 38 m 50".

Ce jeune fils d'artisan, d'une famille relativement aisée possédant deux bateaux à un moment donné et actuellement un gros bateau, a renoncé à un métier qu'il aime parce qu'il n'avait pas les moyens de l'exercer comme il l'envisageait (matériel moderne, rythme de travail accéléré, vacances, contrat, etc).

Les problèmes qu'a eu son père avec le milieu, qui rejette toute innovation, l'ont marqué très jeune et lui ont fait prendre une autre orientation. Mais en fait, sa sortie du métier est un choix raisonné et non pas obligatoire avec une formation scolaire suffisante pour s'en sortir et réussir une insertion socio-professionnelle à terre.

Les non reproducteurs forcés

Ce n'est pas le cas de B 43, un jeune de 19 ans qui actuellement travaille dans les bateaux-mouches et tente depuis des années d'entrer dans la navigation industrielle, seule solution pour lui de rester dans le métier.

"Ma mère est morte quand j'avais 11 ans. A un moment donné, quand j'avais 4 ans, mes parents avaient débarqué pour acheter un café. Quand ma mère est morte, mon père a vendu le café et a acheté un bateau. Il le conduisait seul, sauf le week-end et les vacances ou je l'aidais ; à 15 ans quand j'ai fini ma scolarité, j'ai réembarqué avec lui. J'ai arrêté en 5ème, je voulais vivre sur le bateau. Pendant le temps où j'étais en pension, mon père faisait des petits trajets sur la Marne, il pouvait pas aller loin tout seul et il voulait pas prendre un matelot.

Puis ça allait mal, il y avait plus de trafic, il avait connu une femme qui vivait à terre, il a dit "je débarque et je vais chercher du boulot à terre. Moi j'aurais bien repris le bateau mais j'étais trop jeune (17 ans) et puis le bateau était vieux, il valait plus grand-chose.

Mon père a trouvé un emploi dans les vedettes de la Seine et il m'a fait entrer comme matelot. Je faisais monter les clients et je les débarquais.

Maintenant, j'en ai vraiment marre des vedettes, on a trop d'heures de travail pour ce que je touche, 3 700 F. L'été on gagne bien, mais l'hiver c'est pas terrible.

Les pourboires il y a que le capitaine qui les touche. Mon père est mort ca va faire cinq ans.

J'ai travaillé qu'un an avec lui aux vedettes. Quand on était tous les deux sur le bateau (38 m 50), je conduisais bien, bien que j'étais jeune à l'époque, mais deux hommes à bord quand il y a pas de femme, c'est pas possible.

Moi, j'aurais bien aimé avoir un bateau en tant qu'artisan, mais pour acheter un bateau, il faut beaucoup d'argent et j'ai pas un sou. Contremaître à la part ça ne paye pas, il y a pas assez de trafic.

Maintenant, je voudrais réembarquer sur un pousseur, il y a un an, je devais partir en Argentine sur les pousseurs, la compagnie n'a pas eu les contrats. Depuis deux ans, j'ai envie de travailler sur les pousseurs. Je connais des jeunes qui le font, ils peuvent m'aider à y entrer, mais les postes sont rares. 14 jours à bord, 2 jours à terre de repos ça me plaît, le problème c'est de tomber sur une bonne équipe car il faut s'entendre, il y a des commandants qui sont pas droles, ils se croient à l'armée. Au point de vue salaire, c'est intéressant. Pour être sur les pousseurs, je pense qu'il faut être marinier d'origine, ceux qui arrivent d'ailleurs ont un tas de choses à apprendre, c'est difficile pour eux. Ils font passer des permis à des jeunes à l'écluse de Bougival qui n'ont jamais été marinier, c'est de la sottise, des permis de 180 m avec un petit pousseur de 30 m, alors après ils savent pas. D'ailleurs, quand vous être marinier d'origine, vous êtes tout de suite matelot, sinon stagiaire, après premier matelot, timonier, capitaine puis commandant.

Evidemment, une fois marié, ca pose des problèmes mais je ne suis pas pour me marier tout de suite. Sinon je ne le ferais pas, je prendrais un bateau et je serais indépendant. Ca pose des problèmes quand on est marié. L'embauche est difficile en ce moment, ils embauchent quand il y a des gens qui partent à la retraite ou à l'armée (moi j'ai été exempté). J'ai pris contact avec mon ami qui travaille chez C., dans le service des voitures, on est 14 jours à bord, 7 jours à terre et on a les week-end. Dans les autres, on est 7 jours à bord, 7 jours à terre mais un week-end sur deux seulement.

Ca c'est sûr que si je me marie, j'essaierais d'être artisan, d'acheter un bateau, j'essaierais bien de vivre à terre mais sans CAP ou quoi que ce soit comme diplôme on trouve rien.

Je vois mes copains qui sont restés dans le métier, les parents ont débarqué, ils leurs ont légué le bateau, ils

remboursent un peu tous les mois, c'est évidemment plus facile que quand il faut tout emprunter pour acheter, à une banque. Le bateau, en général, est un héritage, beaucoup de ceux que je connais, c'est comme ça ; ou alors ceux qui ont de la chance, les parents ont deux bateaux ils en donnent un au fils qui les rembourse. Quand je serai artisan, je travaillerai pas avec des contrats, ça me plairait pas, vous êtes pas libre, c'est comme si vous aviez loué votre bateau. Et puis ça paye pas, il y a trop de concurrence avec les gros pousseurs. L'exportation, c'est ce qui paie le mieux, il y a beaucoup de jeunes qui le font. Les jeunes c'est ça qu'ils font. A Rouen, il y avait 75 bateaux à vider, tellement ça marchait bien".

Pour ce jeune, la sortie du métier a été obligatoire (débarquement du père, pas d'héritage, etc). Le retour à la voie d'eau par l'intermédiaire du salariat dans la navigation industrielle semble la seule solution, quoique le marché du travail étant restreint, l'accès y soit difficile. L'accès à l'artisanat au mariage reste du domaine de l'utopie pour l'instant, aucune aide familiale n'étant possible dans ce cas. Quant à une insertion à terre, elle est problématique avec le niveau d'étude atteint.

En général, on peut dire que les insertions relativement réussies comme celle de B 220 sont réservées aux jeunes qui ont eu le choix, issus de familles qui leur ont permis de faire des études et dont, en général, les revenus d'exploitation étaient assez élevés.

Une exception cependant, les cas de B 73 et B 74, issus d'une famille de 8 enfants, dont le frère A 75, appartient à la génération précédente.

Ces deux garçons, issus d'une famille de bateliers relativement pauvre, ont pu opérer une insertion socio-professionnelle assez réussie. Toutefois, il faut noter que si le premier, bien qu'ayant eu une formation restreinte, est arrivé sur un marché du travail favorable et ouvert et que le second a bénéficié d'une scolarité assez poussée, Bac Technique, le troisième, le plus jeune (B 74), qui a fait des études plus restreintes et qui se retrouve sur un marché du travail engorgé, connaît plus de difficultés.

Cet exemple illustre bien l'influence du marché du travail global sur les possibilités d'insertion de jeunes issus de milieux défavorisés à dix ans de distance.

L'aîné, B 73, est actuellement courtier en assurances fluviales :

"Dans la famille, on a tous été relativement intéressés par les études.

Mes parents ont été 10-12 ans contremaitre à la part avant de racheter le bateau et de devenir artisans. Pendant toute une période, à cause de la maladie de ma mère, qui l'handicapait beaucoup, sa vue baissait de plus en plus, pendant toute cette période ça a posé des problèmes. Au moment où ils se sont retrouvés tous seuls tous les deux, ça devenait impossible de travailler à l'extérieur, et sur le régional il y avait plus beaucoup de voyages. C'est comme ça qu'ils ont été obligés de débarquer. Il y avait aussi le bateau qui ne leur laissait pas beaucoup de possibilités de navigation, il avait une petite cale, un petit cubage, 250 tonnes ; il y aurait eu beaucoup de travaux à faire. Sur les tableaux de bourse, on demandait des voyages de 350 tonnes, 400 tonnes, ils pouvaient pas les prendre. Il a décidé de chercher du travail à terre, et il a vendu son bateau. Maintenant il a trouvé un boulot de gardien d'immeuble et ma mère fait des petits ménages par ci par là.

Moi, j'ai arrêté au bac technique, j'aurais peut-être continué mais je me rendais compte que cela revenait cher à mes parents avec cette histoire d'internat ; il y en avait encore 5 derrière, j'avais l'occasion de travailler pour mon patron actuel, j'avais pas de service militaire à faire, j'ai été exempté, alors je suis rentré là où je suis, dans l'assurance. Un jour j'espère faire de l'expertise fluviale, car c'est lié. Actuellement, je me sers peu de mes connaissances techniques mais dans l'expertise ça me servira. J'ai connu mon employeur au mariage de ma soeur, il a dit qu'il voulait former quelqu'un à l'assurance fluviale et voilà. Ça me sert beaucoup d'être issu du milieu batelier pour faire de l'assurance, c'est un milieu fermé, quelqu'un venant de l'extérieur serait moins bien accepté.

Si j'ai pas envisagé de rester dans la profession, c'est essentiellement pour des raisons de vie familiale, avec les enfants. On en a tous souffert, ma mère la première, de nous voir partir les uns après les autres. Sinon c'est pas un métier désagréable, loin de là, mais en plus il faut un certain apport pour acheter un bateau et moi je l'aurais pas eu.

Il y a des gens qui réussissent, je vois mon beau-frère qui a un pousseur, il loue des barges de pétrole, il a un contrat, un revenu régulier, il a pas d'attente à l'affrètement, il tourne constamment mais il a fallu trouver

fric pour acheter le pousseur.

L'autre solution est l'exportation mais quand on a des enfants scolarisés et qu'on veut les voir de temps en temps, c'est difficile de faire de l'exportation.

Moi, après tout, je suis content de mon métier actuel, je reste en contact avec mon milieu d'origine, tout en étant salarié et relativement libre.

Sorti du métier en ne possédant de toute façon pas le moyen de le reproduire, ce jeune a relativement bien réussi son insertion socio-professionnelle grâce à un bagage scolaire, et à des contacts dans le milieu.

L'insertion de son jeune frère, B 74, pose plus de problèmes.

"Pour moi, rester au bateau, il aurait fallu que j'arrête l'école et j'apprenne à travailler avec mon père. Mes parents ont débarqué j'avais 16 ans, mais ça allait mal depuis longtemps. S'ils ont continué pendant un certain temps, c'est qu'en fait ils n'avaient pas tellement d'autres possibilités. Les gens qui restent au bateau quand ça va mal c'est qu'ils n'ont pas tellement le choix, ils veulent pas aller en usine, ils aiment pas la mentalité de l'usine, aller pointer c'est dur quand on a connu la liberté. Ils n'ont pas fait d'études, ils ont aucune formation. De toute façon, le métier se perd, le travail diminue, on a de plus en plus de mal à trouver des transports. Pour acheter un bateau maintenant, c'est très cher, reprendre le bateau du père n'était pas possible. C'était un vieux bateau, 250 tonnes de cubage, c'était trop faible. Moi, j'aimais voyager.

Maintenant que j'ai fini mon service militaire, actuellement je cherche à trouver un boulot de tourneur fraiseur. J'ai quand même fait un BEP et bien je trouve rien. La je suis en intérim, je fais de tout, un jour ici, un jour là, il y a pas de travail dans la région.

Le bateau, maintenant c'est trop tard, puis j'ai pas les moyens de m'installer. Il y a des avantages et des désavantages, l'hiver c'est très dur, c'est pas gai, la tôle glisse, il y a des crues, il y a du courant ; parfois on est obligé de remonter à vide. Puis à terre, on fait 8 h par jour et après on est tranquille. Un artisan batelier fait 12 heures et plus. L'avantage de la profession, c'est qu'on est libre dans un certain créneau, pendant qu'on navigue on est libre, évidemment il y a des délais à respecter, on peut pas mettre 10 jours pour faire un voyage entre Paris et Compiègne.

De toute façon, maintenant c'est fini, les parents ont débarqué et moi il faut que je trouve du boulot à terre un formation de tourneur fraiseur, ça me servira pas au bateau".

Ce cas est typique du jeune qui a d'une part rompu avec la profession par le suivi d'une préparation professionnelle à un autre métier, et aussi par l'impossibilité dans laquelle il était de reprendre l'exploitation de son père, mais qui, par ailleurs, à travers la tension qui existe sur le marché du travail, et son niveau de qualification, n'arrive pas à trouver un emploi à terre. En fait, des trois frères, c'est lui qui a eu le moins de choix.

Autre jeune de ce groupe d'âge qui a consciemment choisi sa sortie du métier :

B 18. Actuellement gardien d'immeuble.

"Quand je suis né, mes parents étaient contremaître à la part pour un petit patron. Puis, ils ont acheté leur bateau, j'avais 2 ans. Ils ont acheté un second bateau, j'avais 15 ans. Ils marchaient comme un pousseur plus une barge.

Moi, j'en avais marre de l'école, le métier marchait pas très fort, ils m'ont fait suivre une formation professionnelle, j'ai préparé un CAP de mécanique. Ça m'intéressait la mécanique, j'aurais bien continué, avoir un BTS de mécanique mais j'avais déjà 18 ans et la pension coûtait cher. Du coup, je suis revenu au bateau, je donnais un coup de main mais en fait, je cherchais du travail. Je suis entré chez M. pour faire un remplacement, ça a duré six mois, après j'ai débarqué, j'ai cherché un emploi de mécanicien, je suis entré dans une compagnie de câbles électriques, c'était les 3 x 8, c'était pas terrible, j'avais du mal à m'y faire.

J'ai cherché autre chose, j'ai trouvé ici, gardien d'immeuble c'est pas mal, il y a pas beaucoup de travail, on est logé, je suis toujours chez moi, on a pas de chef derrière nous et on a deux salaires, c'est des petits salaires, mais on a pas de loyer.

Par moments, ça me tente de rembarquer, mais ma femme ne voudrait pas, elle est d'à terre, elle ne connaît pas. De toute façon, si je rembarque je serais salarié, il vaut mieux être salarié qu'artisan. Mes parents regrettent de ne pas être salariés, pourtant ils s'en sortent pas trop mal, ils ont un contrat à l'année avec une entreprise ils chargent du sable partout, toute l'année. Quand l'entreprise a besoin de sable, ils vont le chercher chez les sabliers. Toutes charges déduites, ils gagnent moins que moi, et moi je fais 8 heures, eux 15 heures, des fois 16 heures. Ils ont revendu la barge -en fait, deux bateaux c'est trop, un c'est pas assez-. Mon frère, c'est pareil actuellement il est au service mais il veut pas rester dans le métier".

Ce jeune, issu d'une famille au revenu moyen, est sorti du métier au moment de la crise, car l'avenir se présentait mal, c'est là qu'il a continué ses études et commencé son insertion à terre ; après un passage en usine qu'il a mal supporté, il a pu trouver cette place de gardien d'immeuble.

Il est à noter que cette solution de reconversion est souvent adoptée par des marinières plus âgées qui débarquent. Le marinier a une réputation d'homme à tout faire, qui peut se débrouiller, qui sait faire un peu de tout. D'autre part, le logement, qui est lié à la fonction, permet de résoudre un des problèmes de l'insertion à terre qui se pose à la plupart d'entre eux qui n'ont pu acquérir un logement à terre avant le débarquement.

L'encouragement au débarquement plus la possibilité de suivre des études a été aussi le fait de B 112, actuellement cadre moyen en électronique.

B 112.

"Mon père, quand j'avais 2 ans, a racheté un vieux bateau, puis trois ans après un second qu'il a fait exploiter par un contremaître. Après il a conduit les deux en convoi poussé. En 71, l'un étant trop vieux, il le revend. Il a racheté un bateau plus neuf et un autre. Et en 1972, il a commencé à faire des contrats de sable avec ces deux bateaux. En 1980, il a été obligé de quitter, ça marchait plus, il y avait plus rien. Maintenant, il fait de l'exportation, il a aménagé son bateau pour cela. En fait, depuis 20 ans, il n'a pas arrêté de changer.

Il m'a incité à quitter la profession car pour lui, un marinier n'arrive pas à avoir une vraie vie de famille, s'il veut faire faire des études à ses enfants, il les voit jamais. Puis c'est un métier dur, qui rapporte pas grand-chose ; mon père a pensé débarquer pourtant, il a des bateaux qui sont bien équipés maintenant, il a mis en vente les bateaux, puis il a réfléchi. Il trouvait pas de travail à terre, à 47 ans, c'était difficile. Maintenant ça va mieux avec ses deux bateaux il fait 40 millions.

Quand j'ai eu fini ma troisième, je voulais rentrer au bateau, mon père m'a dit : "tu reviendras au bateau si tu veux mais avant je veux que tu ailles à l'école, que tu apprennes un métier, que tu fasses des études jusqu'à 18 ans". J'ai fait un BEP d'électronique, j'ai pas eu de mal à trouver du travail, et maintenant ça me dit rien de revenir à bord. J'aime bien aller voir mes parents mais je préfère mon travail ; c'est pas la même vie, j'ai

mon samedi-dimanche ; le dimanche, je fais du foot, j'ai des copains maintenant à terre, je pourrais pas reprendre le métier. De toute façon, à terme, ça va disparaître. Les petits canaux sont pas entretenus, alors les petits bateaux perdront leur réseau, et sur le grand gabarit, ils seront en concurrence avec les gros et ils pourront pas tenir. Mon père, avec ses deux bateaux de 500 tonnes, paye autant aux écluses qu'un convoi de 2 000 tonnes".

Ce jeune qui a réussi son insertion à terre, a bénéficié de l'appui de ses parents qui l'ont poussé à continuer ses études tout en lui laissant les possibilités de revenir à bord après. Son choix actuel semble raisonné.

2) Les projets non reproducteurs

B 11, B 65, B 157, B 135. Deux d'entre ces jeunes, B 65 et B 157, ont des parents qui naviguent encore, les deux autres B 11 et B 135, ont des parents qui ont débarqué.

Autant dans le cas de ceux dont les parents naviguent que ceux dont les parents ont débarqué, l'itinéraire scolaire et les motivations à quitter le métier sont très différentes et tiennent surtout compte de la situation socio-professionnelle des parents.

Ceux dont les parents naviguent encore

B 65. 17 ans, fils d'une famille de 7 enfants : 4 garçons, 3 filles, parents propriétaires d'un 38 m 50.

"Nos parents nous ont tous encouragés à faire autre chose, ils pensent qu'il n'y a pas d'avenir dans le 38 m 50. Les 38 m 50 vont être éliminés progressivement, il ne va plus y avoir que des gros bateaux. Moi-même, petit, quand j'étais en pension, je n'ai jamais voulu être batelier, pourtant j'aimais voyager avec mes parents pendant les vacances, je trouvais ça agréable. Mais le métier, je trouvais ça trop dur et puis c'est pas sûr, des fois un mois d'attente entre deux voyages. Ma mère aime son métier, mais elle trouve qu'on a raison d'en sortir parce qu'il y a pas d'avenir dans la marine. Comme il fallait que j'apprenne vite un métier, à la sortie d'Ernest Cou-teaux, on m'a mis ici pour préparer un CAP de fraiseur, après mon CAP, j'irai au service et je chercherai une place à terre, peut être ouvrier, peut être artisan mais ouvrier salarié, c'est plus sûr. Au lycée, dans ma classe je suis le seul marinier, mais j'ai pas de relations avec les autres, on se parle c'est tout, pas de sorties. Les sorties, c'est avec les autres, les fils de mariniers".

B 157. Fils d'une famille de deux enfants (1 soeur),
père propriétaire d'un 55 m 600 tonnes.

"J'ai continué mes études jusqu'en troisième, j'avais 16 ans à la sortie de 3ème. Mon père me laissait le choix, continuer mes études ou apprendre un métier, continuer, j'en avais assez, j'ai passé des concours pour entrer dans des écoles professionnelles, un pour être mécanicien réparateur, ça m'intéressait mais en fait ça restait près du bateau : six mois d'école, six mois de travail. J'ai passé mon CAP et je l'ai eu. La je vais finir un CAP d'électricien l'année prochaine. Continuer le métier ça m'a jamais tenté, c'est pas bien comme métier, le travail n'est pas régulier, on sait pas si on va avoir du travail ou pas. On peut très bien marcher et devoir vivre avec moins que le SMIG. Puis le bateau n'avance pas, c'est lent, ça m'énerve. Par contre, je pense que c'est un métier qui a de l'avenir, après tout, la voie d'eau est moins cher, plus économique. Mes parents ont changé de bateau l'année dernière, ils ont pris un 700 tonnes. Le bateau qu'on avait avant était bien pour l'exportation, un 38 m 50, maintenant mon père, l'exportation, ça l'intéresse plus. Il a pris un bateau plus gros, il est beau, 55 m de long, 6 m de large. Il passe toujours par le tour de rôle et il trouve des voyages de 600 à 700 tonnes ou il prend deux voyages de 300 tonnes.

De toute façon, je reviendrai plus tard aux bateaux, non pas pour naviguer mais pour les moteurs, pour les réparer. J'aurai quand même un contrat avec les bateaux, je m'occuperai des bateaux tout en étant à terre. Pour moi, à terre c'est bien, j'y ai plein de copains ; j'ai plus de copains d'à terre que de bateliers. Si je peux, je m'installerai à mon compte, j'aime mieux être artisan qu'ouvrier, ça c'est sûr.

Mon père a été un peu déçu quand il a vu que j'embarquais pas, mais moi, conduire un bateau cinq minutes ça va, après ça m'énerve".

Ces deux jeunes du même âge, mais dont l'un est issu d'une famille nombreuse et dont le père possède un outil de travail qui lui fait craindre à terme la disparition du métier (à travers la concurrence des plus gros). L'un va préparer un CAP de fraiseur qui va l'orienter vers une profession de salarié ouvrier à terre (la sécurité). Ses parents l'y encouragent.

L'autre, issu d'une famille plus favorisée suit une scolarité jusqu'en 3ème plus deux CAP qui peuvent éventuellement lui permettre de s'installer en tant qu'artisan. Le jugement relativement optimiste qu'il porte sur l'avenir de la profession est nettement influencé par l'exploitation relativement

prospère de son père. Il a, contrairement au précédent, des contacts avec les jeunes d'à terre, et son choix d'un métier "hors marine" semble plus être l'objet d'un choix délibéré que celui de B 65 pour lequel c'est un choix un peu forcé.

Ceux dont les parents ont débarqué

B 11. Fils d'un artisan batelier, débarqué actuellement ouvrier municipal, mère femme de ménage.

"Quand mes parents ont débarqué, il y a 3 ans, ils étaient plus tout jeunes, 47-46 ans. Moi j'avais 14 ans. On m'a orienté vers un CET, j'étais pas très heureux, moi j'aurais aimé continuer la batellerie, mes parents débarqués, j'avais pas le choix. Mon père a eu du mal à s'y faire, mais à l'époque, ça allait pas; il s'en sortait pas. Il a trouvé du boulot dans un chantier naval de l'Ile de France pour réparer les pousseurs, il a trouvé ça par un copain, un travail de magasinier dans le chantier, il avait aucune fonction.

Pour l'instant, je fais ce CAP de tourneur. En juin, je devrais l'avoir, après le service militaire et on verra. Moi, je préférerais rembarquer au bateau mais c'est pas une solution, parce que je connais pas le métier. J'ai des amis, un copain, un jeune qui pourrait me prendre pour passer le permis bateau, il faut six mois à bord, après on peut passer le permis.

J'ai renoncé à la batellerie parce que mes parents ont débarqué et qu'ils ont vendu le bateau. Ils m'ont encouragé à apprendre un métier pour travailler à terre, parce qu'on gagnait plus rien au bateau.

Mon père a du mal à s'y faire, il s'embête maintenant, il travaille à la ville, il bricole, il fait le terrassier, il aime pas ça. Il a envisagé, il y a encore trois semaines de réembarquer en achetant un bateau, ma mère a dit non.

S'ils avaient embarqué, j'aurais réembarqué avec eux, j'aurais passé mon permis, puis quand ils auraient débarqué, j'aurais repris le bateau, ils auraient habité dans le bateau de ma grand-mère. Mais ma mère a 51 ans elle ne veut pas remonter au bateau et se mettre des dettes sur le dos. Elle travaille comme femme de service dans un institut d'handicapés mentaux.

Si, plus tard, je me marie et si ma femme veut, peut être que je serais marinier quand même. Mais je sais pas trop l'avenir de la profession, c'est pas brillant. J'ai entendu dire que les 38 m 50 vont être remplacés par des gros bateaux, comme les bateaux du Rhin. N'importe comment, les 38 m neufs on en fait plus.

J'aimais, moi, la vie au bateau, c'était dur mais c'était bien. On restant jamais en place, on voyageait, maintenant on bouge plus".

B 135. Fils unique, 18 ans, parents débarqués possédant une épicerie-bar.

"Mes parents avaient deux péniches, l'une sur laquelle ils naviguaient eux-mêmes, l'autre, ils la faisaient conduire par un contremaître à la part. Mes parents ne m'ont jamais encouragés à rester dans le métier, n'importe comment, quand ils ont commencé à naviguer ensemble à leur mariage, ils s'étaient fixés un objectif, gagner assez d'argent pour acheter un café et débarquer.

Ils m'ont poussé à faire des études. Je pense d'ailleurs que certains jeunes qui veulent reprendre la profession sont inconscients. L'artisanat, c'est foutu, c'est une simple question de tonnage. L'avenir est au bateau de 1 000 tonnes et pas un artisan ne peut actuellement se payer ce genre de bateau.

Certains jeunes issus de familles de mariniers font des CAP au Centre Formation des Apprentis, ceux-là ils s'engagent sur les pousseurs, là c'est autre chose, c'est un métier comme un autre.

Moi, je ne sais pas trop ce que je vais faire, je passe mon Bac B et après je ferai des études supérieures, peut-être psycho-animateur, j'en sais trop rien".

Entre ces deux jeunes, le contraste est grand. Nous avons déjà signalé cette opposition dans le chapitre consacré à la formation professionnelle et à l'enseignement secondaire.

L'un regrette la batellerie et n'a de projet hors profession que contraint et forcé par le débarquement de ses parents, débarquement qui s'est opéré dans de mauvaises conditions, comme en témoigne la situation socio-professionnelle des deux époux (manoeuvre-femme de service). Il sera ouvrier tourneur.

L'autre, dont les parents ont débarqué après avoir atteint un revenu suffisant pour s'installer dans un café, fils unique, a bénéficié du même type d'enseignement secondaire que celui des classes moyennes. Ses parents, et en particulier sa mère qui est d'origine marinière depuis plusieurs générations, sont extrêmement fiers d'avoir un fils qui continue des études.

A l'un, le débarquement des parents aura permis de suivre une scolarité secondaire normale, à l'autre, il l'aura éloigné de la profession en ne lui donnant comme alternative que de devenir ouvrier tourneur.

c) Analyse des variations de destins individuels

A la fin de ce chapitre consacré à l'âge adulte, à l'insertion socio-professionnelle et à la pratique du métier des fils d'artisans bateliers, que pouvons-nous dire des variations de destin que nous avons pu observer à l'intérieur de chacun des groupes d'âge, et des changements qui ont pu intervenir entre les deux groupes par rapport au modèle idéal de production et de reproduction de l'artisan batelier que nous avons exposé au Chapitre I qui implique la succession dans le métier et le statut et la reproduction des mêmes pratiques ?

Pour le groupe A comme pour le groupe B, il apparaît clairement que la reproduction ou la non reproduction ne sont que très rarement l'objet d'un choix délibéré de la part du jeune.

Comme nous l'avons dit pour le groupe A :

- 1) Il y a les reproducteurs aisés qui considèrent que ce métier présente des avantages certains pour celui qui aime le bateau, qui aime les voyages et qui veut être libre. Ces jeunes ont en général suivi des études un peu plus longues que la moyenne des reproducteurs et sont aidés par les parents dans leur installation, soit par la transmission de l'outil de travail (plus fréquente en A qu'en B), soit par une aide financière. Dans les deux cas, un outil de travail relativement compétitif leur permet d'assurer une pratique rentable du métier, soit par le biais des contrats au tonnage (38 m 50 plus barge), soit à l'exportation.
- 2) Mais il y a aussi les reproducteurs malheureux ou les reproducteurs forcés. Ils ont reproduit la profession parce que de toute façon ils ne pouvaient rien faire d'autre, à terre ils seraient manoeuvres. Ceux qui reproduisent le métier dans ces conditions (surtout en A), héritent d'un outil de travail obsolète qui les oblige à une pratique du métier peu rentable.

Les non reproducteurs

- 1) Les non reproducteurs aisés ont voulu eux-mêmes quitter la profession, leurs parents leur ont permis de suivre des études suffisantes plus une formation professionnelle qui leur permettent, dans l'ensemble, une insertion socio-professionnelle correcte à terre (plus fréquente en B qu'en A).
- 2) Les non reproducteurs malheureux n'ont pas eu le choix, les parents débarqués à la suite d'une exploitation déficitaire,

les ont, dans la plupart des cas, encouragés à sortir du métier et les ont orientés vers une formation professionnelle de cycle court qui ne leur donnera accès qu'à des postes d'ouvriers peu qualifiés qu'ils n'ont pas tellement envie d'occuper. Ces jeunes rejoignent la partie la plus défavorisée de la classe ouvrière.

Quels sont les changements qui sont apparus entre les deux groupes en ce qui concerne leur insertion socio-professionnelle et leur pratique du métier ?

1) Au niveau de ceux qui reproduisent la profession

Il nous semble que sur un plan général le taux de reproduction diminue en B, car avec l'augmentation relative du prix du matériel non suivi d'une augmentation parallèle du chiffre d'affaires, l'accès à la profession et en particulier l'installation à son compte devient l'apanage d'une catégorie de plus en plus restreinte.

La mise en place d'une formation spécialisée qui, à terme, va être obligatoire, augmente les difficultés d'accès car elle implique de la part des parents un investissement (paiement au SMIC de l'apprenti) que n'entraînait pas la formation sur le tas. Les autorisations d'apprentissage sont de plus en plus soumises à des règles de sécurité et demandent de la part du maître d'apprentissage, des investissements qui sont assez coûteux.

Il apparaît en B que de plus en plus l'entrée dans le métier se fait par le biais d'une formation extérieure au groupe familial, donc plus coûteuse et que, par ailleurs, l'installation à son compte (en l'absence d'aide à l'installation pour les jeunes) reste entièrement dépendante de la famille. Ce double mouvement tend à renforcer les inégalités à l'intérieur du milieu.

De plus, la transition par le salariat devient de plus en plus difficile étant donné la restriction du marché du travail dans ce domaine.

Par ailleurs, le modèle traditionnel de reproduction : retour précoce au bateau, reprise au moment de l'installation de l'outil de travail du père, tend de plus en plus à se fragiliser, étant donné le caractère obsolète de la flotte de 38 m 50 et les exigences entraînées par les nouvelles pratiques (exportation, contrat au voyage) qui peuvent, seules permettre la survie de l'exportation.

Pour ceux qui ne reproduisent pas la profession

Ceux qui n'ont en fait pas choisi, même s'ils ont continué dans le cycle de formation professionnelle court, arrivent sur un marché du travail plus tendu avec un diplôme dévalorisé par rapport à la génération précédente (CAP, divers) d'où dans le temps une certaine prolétarianisation et des difficultés plus grandes d'insertion professionnelle.

Un certain nombre qui ont choisi et qui ont quitté la profession parce qu'elle ne correspondait pas à leur vision d'une profession moderne ou qu'ils n'avaient pas la possibilité de l'exercer suivant leur conception, ceux-là, en général, ont bénéficié d'études plus longues (que leurs parents restent à l'intérieur de la profession ou la quittent).

A travers le temps, il apparaît que tant en ce qui l'insertion socio-professionnelle que la pratique du métier, les différenciations tendent à s'accroître et que les changements globaux sur le plan économique et technologique, creusent progressivement à l'intérieur d'un groupe aux pratiques antérieurement relativement homogènes, un fossé de plus en plus profond entre les plus riches et les plus pauvres.

Dans le chapitre qui va suivre et avant de conclure ce rapport, nous tenterons, d'une part de récapituler les variations de destins, à l'intérieur de chacun des groupes, et les changements intervenus entre les deux groupes aux différents stades de production et de reproduction. Nous chercherons, par ailleurs, à isoler l'agent de médiation entre un changement social global (technologique, économique) et les destins personnels que nous avons pu retracer à travers les fragments d'histoire de vie.

C O N C L U S I O N

L'ARTISANAT BATELIER et LE CHANGEMENT

DES DESTINS INDIVIDUELS AU DEVENIR DU GROUPE

I - Objectifs et méthode

Au cours de notre chapitre d'introduction, nous avons exposé les différents objectifs de notre recherche, à savoir :

- 1°) Tenter de mieux faire connaître un groupe socio-professionnel en particulier à travers l'étude de ses pratiques de production et de reproduction (socialisation, scolarisation, formation professionnelle, insertion socio-professionnelle, pratique du métier).
- 2°) Saisir les variations de ces pratiques par rapport à un modèle idéal (à la fois image collective du groupe lui-même et stéréotype social véhiculé à l'extérieur), ceci :
 - a) A un moment donné dans le temps, dans le même contexte économique, institutionnel et juridique.
 - b) Au cours de ces quinze dernières années ; par la comparaison des modèles de production et de reproduction de deux cohortes de jeunes issus du milieu de la batellerie artisanale.
- 3°) A partir des destins individuels et de leur variations, tenter de saisir le changement social au niveau du groupe dans son ensemble.

Arrivés à ce stade final de notre recherche, nous nous poserons un certain nombre de questions, en particulier, celle de savoir si la méthode employée, en l'occurrence celle des histoires de vie, nous a permis d'atteindre ces différents objectifs.

1) Connaissance des pratiques du groupe

Comme nous l'avons dit précédemment, si nous nous en étions tenu à une conception purement positiviste de la réalité et essayé, à l'aide d'un questionnaire même très exhaustif, de mesurer les variations entre les pratiques de deux groupes d'âge sur la base d'un modèle idéal, variations dont la cause hypothétique était la crise de la batellerie, nous n'aurions ainsi à aucun moment pu saisir la réalité de ces pratiques et en particulier leurs variations à l'intérieur d'un même groupe d'âge.

C'est en voulant dépasser cette conception hypothético-déductive, en décidant que l'objectif de notre recherche était de comprendre une réalité et non de prouver des relations entre des variables, et en ayant recours pour cela à la méthode des histoires de vie, que nous avons pu découvrir progressivement la réalité de ces pratiques et leur non homogénéité à l'intérieur d'un même groupe d'âge, par rapport au modèle idéal.

Nous pensons que ces pratiques que nous avons exposées tout au long de ce rapport et qui sont observables chez tous les bateliers artisans français, constituent une observation pertinente des rapports sociaux qui les sous tendent, que peut-on demander de plus à une technique d'observation en sociologie ?

Le problème qui reste posé est celui de la représentativité de notre échantillon, or comme nous l'avons dit dans notre introduction, malgré le nombre restreint des histoires de vie recueillies nous pensons que progressivement à travers notre recherche, nous sommes arrivés à un processus de saturation de la connaissance des pratiques des artisans bateliers et de leur différenciation.

Notre échantillon nous semble représentatif, non pas au niveau morphologique (niveau descriptif), mais au niveau sociologique, au niveau de la connaissance des pratiques et des rapports sociaux qui les sous tendent, et cela nous semble pertinent par rapport aux objectifs que nous étions fixés.

2) Variations des pratiques

a) A l'intérieur du même groupe d'âge

Les histoires de vie que nous avons recueillies nous ont permis d'isoler, à l'intérieur de chaque groupe d'âge et d'une manière plus complète pour le groupe A, des itinéraires biographiques relativement différenciés.

Globalement, on peut dire que ces itinéraires se différenciaient apparemment selon deux axes, la reproduction ou la non reproduction du métier, la situation sociale actuelle du fils d'artisan batelier.

En croisant ces deux critères, nous avons pu isoler quatre types d'itinéraires biographiques relativement contrastés.

(Il est évident que cette typologie, comme toute typologie est forcément réductrice de la réalité et n'épuise pas sa multiplicité).

Ces quatre types sont les suivants :

- . R1 : les reproducteurs (en voie d'intégration aux classes moyennes et en expansion)
- . R2 : les reproducteurs (en voie de marginalisation et de prolétarianisation)
- . N.R1 : les non reproducteurs en ascension sociale
- . N.R2 : les non reproducteurs en voie de prolétarianisation.

Le groupe R1 est bien illustré par les itinéraires biographiques de A 218 et B 130 (dont on trouvera les détails dans les tableaux I et II Chapitre IV en annexe)

Ces deux jeunes, tous deux fils unique, ont suivi une scolarité plus longue que la moyenne des reproducteurs et en particulier nettement supérieur à celle du modèle idéal traditionnel (fin de scolarité 18 ans).

Ils ont tous deux suivi une formation à l'extérieur du métier et s'installent à leur compte dès l'âge de 21 ans - 22 ans, sans passer par la période d'apprentissage à bord sans salaire.

L'installation à son compte est assurée totalement par la famille pour 1 218 grâce à l'achat d'un second bateau, partiellement pour B 130 grâce à un apport financier familial complété par un prêt bancaire cautionné par la famille.

Leur pratique actuelle du métier aboutit curieusement au même chiffre d'affaires, 28 millions en 1981, soit un revenu oscillant autour de 14 millions. Les deux pratiques sont relativement novatrices par rapport au modèle traditionnel, contrats au tonnage pour l'un qui possède un automoteur + barge, pratique de la grande exportation pour l'autre qui possède un 38 m 50 bien équipé. Dans les deux cas, l'homogamie persiste comme dans le modèle traditionnel.

Les reproducteurs en voie de prolétarisation - R2

Deux cas illustrent bien le type de destin de ce groupe : A 58 et B 20.

Ces jeunes ont eu aussi bien en A qu'en B une scolarité relativement courte (retour au bateau à 12 ans 1/2 pour A, et 14 ans pour B 20), plus courte en tout cas que la moyenne des reproducteurs, cette scolarité étant assez conforme au modèle idéal traditionnel, que l'on retrouve au niveau de l'apprentissage sur le tas à bord sans salaire, jusqu'à l'âge de 19 ans.

Arrivés à l'âge de l'installation à son compte, l'aide des parents n'étant pas possible, l'un et l'autre obtiennent des crédits du vendeur, et pour A 58, un prêt bancaire limité.

Le peu de disponibilité monétaire oblige ces deux jeunes à acquérir un outil obsolète et les entraîne à une pratique du métier limitée par cet outil (intérieur + petite exportation pour A, après l'acquisition d'un second bateau, intérieur seulement pour B). Les chiffres d'affaires s'élevaient respectivement en 1981 à 12 millions pour A, et à 10 millions pour B, soit des revenus de 6 - 5 millions.

Les non reproducteurs en ascension sociale - N.R1

Deux cas illustrent ces types de destin : A 85 et B 220.

Ils ont tous deux eu une scolarité plus longue que la moyenne des reproducteurs et des non reproducteurs, obtention d'un BAC technique pour A et d'un BTS pour B. Leur sortie du métier, voulue par eux-mêmes et acceptée par leur famille, a été décidée dès le plus jeune âge.

Les deux ont réussi à concilier, après une période de salariat, leur volonté de statut d'indépendant, avec un revenu mensuel actuel assez élevé, 8 000 F par mois pour A et 7 000 F pour B, revenu plus élevé que celui d'un artisan batelier moyen.

Les non reproducteurs en voie de prolétarianisation - N.R2

Deux cas illustrent ces types de destin : B 191 et B 44.

Leur itinéraire biographique est caractérisé aussi bien pour A que pour B, par une scolarité courte, proche de celle des reproducteurs du groupe 2, ils n'ont suivi aucune formation professionnelle à l'extérieur du métier, mais un apprentissage sur le tas traditionnel sans salaire entre 13 et 18 ans.

Leur non reproduction du métier n'est pas un choix délibéré mais est due à l'absence de possibilité d'aide à l'installation de la part de la famille. Leur entrée dans la vie active se fait dans les deux cas, sous des auspices particulièrement défavorables étant donné leur faible niveau scolaire. Ces deux jeunes disposent respectivement en 1981 de revenu mensuel de 4 000 F pour A et de 3 000 F pour B, et occupent des emplois d'ouvriers peu qualifiés qu'ils assument assez mal.

Cette approche de la diversité des pratiques dans les mêmes groupes d'âge, en dépit d'un même contexte global sur le plan économique, institutionnel et juridique, nous a été rendu possible grâce aux récits de vie qui nous ont permis au delà des chiffres d'accéder à la réalité et au vécu de cette réalité.

Il nous est aussi apparu que cette diversité des pratiques qui aboutit à une diversité de positions sociales actuelles des fils de mariniers artisans était en grande partie déterminée par la situation de la famille d'origine.

Celle-ci en effet modèle non seulement par son niveau culturel et financier, socialisation, la scolarité, la formation professionnelle du jeune, mais aussi par le biais de l'héritage les possibilités de reproduction et les conditions de reproduction du métier et même les conditions d'insertion à terre en cas de sortie du métier.

A une typologie de la situation actuelle des fils de mariniers, correspond une typologie des familles d'origine.

Les familles dont sont issues les membres du groupe R1

En général, le père qui possède une exploitation relativement prospère n'a pas besoin de main d'oeuvre gratuite précoce, il fait suivre des études plus longues à son fils.

Au moment de l'installation, il pourra participer largement au financement de l'achat du bateau et lui permettra d'acquérir un instrument de travail de bonne qualité lui permettant d'avoir à son tour une pratique rentable. Il faut noter que le nombre d'enfants dans la famille conditionne aussi cette réussite. Ceux qui ont le mieux réussi dans le métier étaient en général issus de famille peu nombreuse (voire fils unique), une installation étant évidemment plus facile à assurer pour un enfant que pour plusieurs. Mais il semble aussi que ce facteur soit très lié, comme l'ensemble de la population, avec la situation sociale. Le taux de fécondité étant en général plus bas pour les familles aisées que pour les familles les plus défavorisées.

Les familles d'artisans bateliers dont sont issus les reproducteurs aisés rejoignent dans leur modèle d'éducation, comme dans leur pratique, le modèle des classes moyennes et du petit entrepreneur dynamique.

Les reproducteurs du groupe R2 sont issus de familles où l'instrument de travail obsolète a entraîné un débarquement précoce ou une fin de vie pauvre. Ces familles ne possédant ni les moyens économiques, ni les moyens intellectuelles d'envisager une autre issue pour leurs enfants que la reproduction du métier sans pour cela être en mesure de les aider au moment de leur installation.

Il s'agit en général de familles plus nombreuses, venues tard à la motorisation et, en général, prolétarisées en cas de débarquement obligatoire.

Pour les non reproducteurs, le même clivage se retrouve entre les non reproducteurs en voie de prolétarianisation et les non reproducteurs en ascension.

Les non reproducteurs en voie d'ascension sociale (N.R1) sont issus en général, de familles aisées à faible natalité, considérant que la reproduction du métier n'est pas obligatoire et, étant donné le contexte économique de transport fluvial, ils donnent à leurs enfants (n'ayant pas besoin d'eux comme main d'oeuvre) la possibilité de faire des études et d'accéder à des emplois à terre qui leur permettent d'avoir des revenus et un statut socio-professionnel des fois supérieurs aux leurs.

Les non reproducteurs en voie de prolétarianisation (N.R2) sont en général issus de familles nombreuses, aux exploitations déficitaires, actuellement souvent débarqués et occupant des positions peu brillantes à terre, ayant été employés très tôt comme main d'oeuvre gratuite. Ces jeunes n'ont pu faire des études et se retrouvent quand ils doivent s'insérer à terre, dans des positions particulièrement défavorables.

Les récits de vie nous ont, semble-t-il, non seulement permis d'appréhender les variations à un moment donné des pratiques de production et de reproduction du groupe, mais de mettre en évidence le rôle primordial de la position sociale de la famille dans ces variations. (Pour confirmer cette stratification sociale qui s'opère par la situation de la famille d'origine, on se reportera utilement au tableau en annexe sur le devenir professionnel qui mentionne la situation du père dans la profession au moment de l'entrée du fils dans la vie active).

b) Variations des pratiques dans le temps

Les récits de vie par la comparaison des différentes pratiques entre les deux groupes d'âge, nous ont permis d'appréhender un certain nombre de variations par rapport au modèle idéal traditionnel.

. Au niveau de la scolarité

Il apparaît que dans l'ensemble, les enfants de marins sont scolarisés plus tôt et plus longtemps (voir tab.p.263 en annexe) Par contre, si il y a une augmentation de la scolarité moyenne, elle recouvre des destins forts différents, les écarts ayant tendance à se creuser entre une population qui continue ses études au delà du premier cycle du secondaire et une population qui quitte l'école en fin de primaire.

Si pour le groupe A la scolarité était globalement médiocre, en B elle tend à se différencier ; le développement de l'infrastructure scolaire, les facilités mises en place sur le plan financier n'ayant en fait profiter essentiellement à une minorité issue d'un milieu familial relativement favorisé.

. Au niveau de la formation professionnelle initiale

Dans le groupe A, la majorité des jeunes ont suivi leur formation professionnelle sur le tas à bord du bateau de leur père, sans salaire. Dans le groupe B, on voit qu'un certain nombre de jeunes

suivent une formation professionnelle en Centre d'Apprentissage où ils acquièrent une formation théorique et technique, le stage pratique se faisant à bord du bateau du père qui est le maître d'apprentissage dans la plupart des cas.

Contrairement à la formation sur le tas, cet apprentissage donne lieu au versement d'un salaire qui, si minime soit-il, écarte un certain nombre de familles du recours à ce type de formation. Cette formation devient donc l'apanage des quelques privilégiés tandis que parallèlement pour le même groupe d'âge, certains jeunes retournent sur le bateau dès l'âge de 13-14 ans pour y suivre, dans des conditions en général défavorables, un apprentissage sur le tas.

Au niveau de la reproduction du métier et du statut

Celle-ci est plus faible pour le groupe B que pour le groupe A. L'élévation de la mise de fonds nécessaire pour l'installation et la diminution parallèle du marché classique de l'artisanat entraîne évidemment en partie cette réduction. Mais au delà du simple phénomène de reproduction, nous l'avons vu, ceux qui reproduisent le métier ne le font pas tous dans les mêmes conditions et certains sont condamnés à terme à débarquer.

La pratique du métier

Les principales évolutions dans la pratique du métier sont le recours à l'exportation, les contrats au tonnage et le fonctionnement collectif sous la forme de G.I.E.

Seules ces pratiques peuvent procurer au jeune marinier un chiffre d'affaires qui lui permette de vivre décemment avec sa famille si son père ou ses aînés pouvaient se contenter de naviguer sur le réseau intérieur, cela n'est plus possible actuellement.

Or, nous l'avons vu précédemment, ce type de pratique nécessite un matériel en bon état et des équipements spéciaux, et nous voyons s'accroître dans le groupe A la différenciation entre ceux qui peuvent avoir accès à ces pratiques et ceux qui ne le peuvent pas.

Ces différents changements aboutissent à deux phénomènes que nous retrouvons sur le plan du groupe dans son ensemble :

La professionnalisation du métier

Par l'introduction d'une formation professionnelle extérieure au groupe et au milieu familial -on passe de la notion de

batelier, c'est une vie" à la notion de batelier, "c'est une profession qui demande des connaissances particulières tant sur le plan technique que commercial".

. La non automacité de la reproduction

L'installation à son compte ne suppose plus seulement conformément à la coutume l'hérédité du milieu autant que possible directe, l'élévation de la mise de fonds nécessaires à l'installation fait que la succession est de moins en moins une question de famille.

Le fils de batelier se voit de plus obligé d'entrer dans un système de prêts bancaires.

Ces deux phénomènes, l'évolution qu'ils traduisent et qu'on pourrait qualifier abusivement à notre sens de "modernisation", loin d'entraîner une réduction des écarts entre les groupes par un nivellement par le haut, voient s'accroître les différenciations. En particulier, l'apparition d'une formation professionnelle des jeunes, puis des adultes, a pour conséquence de déqualifier et de disqualifier la pratique professionnelle de ceux qui n'ont ni les moyens de se conformer aux nouvelles normes, ni surtout la possibilité d'accéder à ces normes.

Le recours au système bancaire, la nécessité d'offrir des garanties qui, dans le cas d'une nouvelle installation, ne peuvent être donner que par la famille d'origine ne font que renforcer la segmentation entre ceux issus de familles aisées qui pourront emprunter et ceux issus de familles pauvres qui ne le pourront pas.

3) Des destins individuels au changement social

a) Valeur heuristique des récits de vie

Nous avons appréhendé au cours de notre recherche le changement à travers les récits de vie, c'est-à-dire au niveau individuel. Quelle est la valeur heuristique de cette méthode dans l'appréhension du changement social ?

- 1) Les récits de vie individuels que nous avons recueillis avaient un double objet : d'une part, celui de réunir un discours autobiographique et de comprendre l'itinéraire biographique d'un certain nombre d'individus d'un même groupe socio-professionnel, mais aussi celui de nous donner une information sur une réalité sociale à un moment donné. Nous avons d'ailleurs

quand cela nous a été possible, complété cette approche de la réalité sociale par la collecte d'un certain nombre de données factuelles sur l'environnement juridique, institutionnel et économique.

- 2) L'analyse des pratiques par groupe d'âge (A et B) n'implique pas que nous ayons postulé au départ l'homogénéité sociale du groupe, mais seulement que les expériences vécues par les membres du même groupe le long de leur cycle de vie ont eu un cadre commun, en particulier sur le plan institutionnel, économique et technologique ; cette méthode nous a permis notamment de détecter les effets des différents contextes au sein desquels ont été vécues ces expériences individuelles.

Mais surtout la valeur heuristique des récits de vie est pour nous essentiellement due au fait qu'ils nous ont permis de saisir les différents niveaux d'articulation entre le social et l'individuel, entre le changement global et les trajectoires personnelles.

Cette articulation étant particulièrement pregnante dans le cas de la batellerie artisanale, car elle reflète une logique d'interpédance entre l'économie et le familial.

En effet, comme nous l'avons vu, la famille est, dans ce milieu plus que dans tout autre, lieu de production et de scolarisation de l'individu mais aussi le principal agent de l'insertion professionnelle. L'évolution de son rôle, la différenciation des pratiques tout à un même moment que dans le temps, nous ont permis, il nous semble par la juxtaposition des récits de vie pour une même période, de rompre avec les simplifications qu'aurait entraîné l'examen de la structure sociale du groupe dans son ensemble et de ses variations dans le temps.

Les histoires de vie nous ont apportés des éléments d'explication et d'affinement des phénomènes que nous n'aurions qu'incomplètement exploré à travers les chiffres.

En particulier, elles nous ont permis de saisir les effets des différents facteurs économiques, technologiques, politiques que nous avons évoqués dans notre introduction et qui se traduisent sur le plan de la population par une diminution du nombre des artisans qui passent de 7 500 en 1938 à 2 675 en 1980. Mais aussi des salariés qui passent par l'élimination progressive des salariés de la flotte classique de 4 436 en 1965 à 2 676 en 1980.

b) Effets du changement sur le groupe professionnel

Sur le plan du groupe socio-professionnel dans son ensemble, nous avons assisté à trois phénomènes qu'il nous semble important de prendre en compte dans l'appréhension du changement social :

- 1°) Différenciation entre les artisans et les salariés
- 2°) Segmentation du milieu artisanal
- 3°) Rupture progressive au niveau de l'exploitation artisanale entre la famille et le métier.

1) Différenciation entre les artisans et les salariés

Jusqu'à la fin des années 1960, salariés et artisans avaient le même type d'organisation du travail, le même mode de vie.

Dans les deux milieux, le père est capitaine, la mère est matelot, les enfants, vers l'âge de 14 ans, jouent le rôle de mousse.

Salariés comme artisans voyagent sur un réseau restreint, en général régional. Le travail, les voyages à effectuer, salariés comme artisans les trouvent en Bourse d'affrètement, ils s'inscrivent au tour de rôle dès qu'ils sont déchargés et attendent rarement longtemps pour obtenir un nouveau transport. Bien sûr, les salariés ont des consignes précises de leur patron sur la nature des marchandises à prendre et la préférence à donner à certains parcours ou à certains affréteurs, l'artisan est libre de laisser passer un voyage qui ne lui plaît pas et revenir à la séance prochaine. De toute façon, il y a du travail pour tout le monde et si l'artisan plaisante le salarié pendant la Bourse d'affrètement en le traitant "d'esclave", ils se retrouvent après la séance pour boire un verre ensemble.

Les revenus des uns et des autres ne sont pas très élevés, mais suffisants pour faire vivre une famille. Ils oscillent constamment autour d'un revenu d'un ouvrier à terre.

Evidemment, il y a parfois des accrochages entre salariés et artisans, les syndicats de salariés protestent contre les pratiques de certains artisans "mangeurs de lune" qui naviguent la nuit, pratique contraire à la réglementation du tra-

vail et surtout à l'éthique marinière. Certains artisans, une minorité, méprisent les salariés qui ne sont pas des hommes "libres" comme eux, mais ils sont rares d'autant plus que leur père ou leur fils sont ou ont été salariés.

Au delà de la différence de statut, la communauté d'organisation du travail et de mode de vie, et en particulier, la spécificité des marinières par rapport aux gens d'à terre, créent une certaine solidarité qui l'emporte sur cette différence.

En 20 ans, cette homogénéité du milieu professionnel va progressivement disparaître.

Sur les 2 657 salariés de la flotte publique que nous avons recensés en 1980, plus d'un tiers travaillent dans la flotte industrielle. Ils connaissent une organisation du travail et un mode de vie totalement différents de celui des artisans.

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 celui d'un batelier (voir annexe VII : salaires et revenus des travailleurs du transport fluvial).

Les contacts des salariés de la flotte industrielle avec les artisans sont quasiment inexistantes. Ils ne fréquentent évidemment pas 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 ceux des artisans bateliers, on peut difficilement d'ailleurs les appeler des "marinières". L'écart que 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 SMIG, 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 que ne peut survivre qu'à travers sa propre surexploitation et celle de sa famille.

Par ailleurs, si par le passé, il existait une grande perméabilité entre les deux statuts, certains artisans ayant débuté dans la profession en tant que salariés avant de s'installer à

leur compte, ou devenant salariés à la fin de leur vie, maintenant cette communication, tend à disparaître. La flotte industrielle recrute de moins en moins ses membres dans les jeunes issus du milieu artisanal. Cette différenciation du milieu est donc une cause supplémentaire de non reproduction du métier par les jeunes. Les fils d'artisans répugnent de plus en plus à passer par une période intermédiaire de salariat avant l'installation à leur compte ; la rupture entre les modes de travail et les modes de vie étant trop forte, ils préfèrent alors quitter le métier et s'installer à terre.

Si le passage par le salariat tend à devenir l'exception pour les fils d'artisans, nous pouvons nous demander si par contre les salariés de la flotte classique qui se sont vu licenciés et auquel les Grandes Compagnies ont donné des possibilités de rachat de leur outil de travail ne vont pas en partie combler la baisse du taux de reproduction de l'artisanat lui-même ?

Notre recherche ne permet pas par les caractéristiques de son échantillon (tous fils d'artisans) de répondre à cette question qui nous semble importante pour la saisie du groupe professionnel dans son ensemble, et qui pourrait faire l'objet d'une recherche complémentaire liant le changement technologique, le marché du travail et la mobilité sociale à l'intérieur du groupe professionnel.

2) Segmentation du milieu artisanal

La forte diminution du nombre des artisans entre 1960 et 1980, n'est pas, comme pour les salariés, due à l'influence directe d'une réorganisation de la flotte salariée par le biais d'une modification technologique, mais aux effets secondaires de cette transformation technologique, en particulier à la réorganisation du marché du transport fluvial qui a suivie.

En 1965, les artisans avaient en majorité la pratique du métier que nous avons décrite plus haut dans la comparaison entre salariés et artisans. Contrats de voyages relativement nombreux navigation sur le réseau intérieur qui était dans un état encore correct. A l'époque, les voyages au-delà des frontières étaient l'exception. Le matériel des artisans était relativement homogène, une majorité de 38 m 50, quelques chalands de Seine, une minorité naviguant encore sur des péniches tractées et ne pouvant effectuer que de courts voyages sur des parcours restreints seuls desservis par la traction.

D'autres, une minorité également, acquerraient un nouveau matériel de capacité supérieure et aux performances techniques accrues (le contingentement a été essentiellement effectif à partir de la fin des années 60). Les enfants étaient en général peu scolarisés, les internats du premier degré ne permettant pas de faire face à une population infantile relativement nombreuse. Certains enfants, une minorité, bénéficiaient d'une scolarité dans le secteur privé. La reproduction de la profession de père en fils était encore la règle. Arrivé à l'époque du mariage, le jeune fils d'artisan reprenait le bateau de son père qui débarquait, ou exploitait le second bateau que celui-ci avait acheté et qu'il remboursait progressivement.

Aujourd'hui, l'homogénéité relative de ce milieu tend de plus en plus à disparaître et les écarts se creusent entre les différents "groupes sociales" de la batellerie artisanale.

Au niveau des revenus, nous avons pu constater cette évolution en comparant la distribution des revenus autour de la moyenne en 1973 (nous n'avons pu obtenir de chiffres antérieurs), et celle de 1980 (voir annexe, ce diagramme rendant compte de ce phénomène).

En 1973, 72 % des bateliers artisans avaient un chiffre d'affaires oscillant autour du chiffre d'affaires moyen, 15 % avaient un chiffre d'affaires inférieur à la moyenne, et 13 % un chiffre d'affaires supérieur (Chiffre d'affaire moyen est de 64 900 F) francs courants.

En 1980, nous constatons une modification sensible de cette distribution, 32 % de la population des bateliers dispose d'un revenu qui oscille autour de la moyenne, 38 % a un revenu sensiblement inférieur à la moyenne, et 30 % a un revenu nettement supérieur.

On assiste bien là à la scission d'un milieu avec une forte diminution de la catégorie moyenne. (Le chiffre d'affaires moyen pour 1980 est de 148 000 F) et à une peupérisation relative du groupe.

Cette différenciation en sous groupe de l'artisanat batelier révélée par l'évolution de la distribution des revenus est confirmée au niveau de la pratique du métier et du mode de vie de chacun.

Les sous-groupes tel que nous avons pu l'appréhender à travers les destins individuels :

En 1980, nous avons trois sous-groupes :

. Le premier qui regroupe 38 % de la population batelière (artisans propriétaire d'un seul bateau) et qui a un revenu annuel

(C.A) inférieur au revenu moyen du groupe pour cette période
 $\frac{2}{2}$ de 74 000 F se caractérise ainsi :

Il est composé de bateliers de générations différentes, retraités continuant à vivre sur le bateau tout en pratiquant un exercice restreint de leur profession, n'ayant pas la possibilité de vivre à terre (il faut noter à ce sujet une forte augmentation des retraités couples avec enfants qui survivent difficilement ; leur dénominateur commun est l'état de leur matériel, et la pratique du métier qu'il entraîne). Il s'agit de bateaux, certains en bois que l'exploitation déficitaire de plusieurs générations n'a pas permis de moderniser. Ces bateaux n'effectuent que des trajets limités sur le réseau intérieur (le plus dégradé) et leurs propriétaires ont de plus en plus de mal à trouver ce genre de voyage au tour de rôle. Les bateliers de ce groupe ont donc une activité très restreinte, dépassant rarement 10 voyages par an.

- Le deuxième groupe dont le revenu annuel oscille entre 70 000 F et 90 000 F, et qui regroupait en 1980 32,3 % de la population des bateliers artisans possédant un seul bateau, est en général issu de familles de bateliers qui n'ont que tardivement opéré leur reconversion à la motorisation. Cette population a eu beaucoup de mal à rentabiliser des investissements relativement lourds, dans une période de rétrécissement du marché, son matériel sous équipé ne lui a pas permis de pratiquer des voyages à l'exportation en particulier vers les pays où ils sont le plus rentable. Son activité s'est donc restreinte au réseau national et à la petite exportation (Belgique), elle reste relativement faible étant donné la restriction du marché intérieur et la concurrence de plus en plus grande pour les voyages à l'exportation, inscrits en Bourse et qui prennent de plus en plus d'importance (voir tableau annexe II).

Dans ce groupe, le savoir acquis par les générations se trouve déprécié par des techniques nouvelles, sans que par ailleurs les revenus relativement faibles des parents n'aient permis aux jeunes qui en sont issus d'acquiescer, à quelques exceptions près, un niveau scolaire suffisant et une formation professionnelle leur permettant de tenter une insertion socio-professionnelle réussie à terre.

- A l'autre extrémité de la courbe des revenus se situent les artisans dont le revenu annuel oscille entre 90 000 F et 110 000 F. On trouve dans ce groupe des bateliers qui ont su très vite (dans les années 50) s'assurer des trafics réguliers hors bourse (contrats de sable en particulier), qui leur ont permis d'acquiescer un matériel perfectionné à un moment où le trafic était

suffisant pour l'amortir rapidement. Certains membre de ce groupe fonctionnent sous la forme de sociétés plus ou moins fictives à base familiale, et passent directement des contrats au tonnage avec les chargeurs à des trafics concurrentiels de celui des grandes compagnies. Ils exploitent en particulier des petits pousseurs sur la Seine, sur la base de l'exploitation familiale. Certains tirent l'essentiel de leurs revenus de longs voyages à l'exportation, en particulier en Allemagne, voyages qui leur permettent d'assurer leur matériel moderne, avec une certaine garantie de frêt de retour, étant donné le faible nombre des artisans qui peuvent se permettre ce type de voyage.

3) Rupture entre la famille et le métier

Traditionnellement, la famille batelière assurait dans le passé à la fois la socialisation, la formation et l'insertion socio-professionnelle de ses descendants, en particulier des garçons. Vie familiale et vie professionnelle ne faisaient qu'un, actuellement cette homogénéité tend à disparaître.

La confusion entre la vie familiale et métier est d'autant plus forte dans la batellerie que le bateau constitue pour le batelier et sa famille à la fois un outil de travail et un habitat.

Dans le passé, pour la majorité des exploitations, les tâches étaient réglées par la coutume en fonction du sexe et de l'âge, la femme faisait fonction de matelot (non rétribué). La situation du fils est particulièrement révélatrice de cette confusion entre famille et métier, le père lui apprend le métier en tant que père et en tant que maître d'apprentissage. Les enfants sont des apprentis et des aides gratuites de tous les instants.

Le jeune batelier ne pouvait pas retirer une idée claire de ce qu'était son métier, ni des différentes techniques qui le composaient. Tout cela faisait partie d'une manière de vivre qu'ils apprenaient de leurs aînés, et d'une situation qui avait été donnée en naissant. Pour lui, savoir faire et savoir vivre étaient une seule et même expérience.

Tout effort pour isoler l'activité du transport, la conduite du bateau, du reste de la vie du marinier faisait violence à la réalité dont le synchrétisme était la caractéristique fondamentale. Or, cette socialisation, cet apprentissage du métier qui était, il y a encore 15 ans, du ressort unique de la famille tend à lui échapper de plus en plus.

Une scolarisation plus fréquente, plus précoce et plus prolongée pour la majorité des enfants issus de ce milieu, une prise en charge par des centres de formation spécialisés de l'apprentissage du métier (création de C.A.P et de B.T de batelier), rendue nécessaire par une évolution technologique et une complication de la gestion de l'exploitation, enlèvent tout au moins partiellement au père son rôle de formateur et de détenteur exclusif du savoir faire. Au delà de la formation, la famille assurait aussi dans un passé encore proche, l'insertion socio-professionnelle des jeunes et en particulier des fils. En plus de la transmission des valeurs morales et du savoir faire lié au métier, le batelier transmettait à son fils son outil de travail ou l'aidait à acquérir un nouvel outil au moment de son mariage. Or, la restriction du marché du transport fluvial et en particulier de celui de l'artisanat, la baisse relative du revenu moyen du marinier, par rapport aux prix des bateaux neufs, l'obsolescence de la cale ancienne due au contingentement, rendent de plus en plus difficile cette succession de père en fils qui était la règle autrefois.

Le rôle traditionnel de la femme a lui aussi tendance à évoluer. Avant, elle était le matelot qui apportait sa force de travail à l'entreprise et ne décidait rien. L'importance de plus en plus grande prise par la gestion dans l'exploitation d'un matériel de plus en plus coûteux, le fait qu'elle suive plus souvent que son mari les cours de formation pour adultes, dispensés à cet effet, l'amène à s'émanciper. Plus ouverte vers l'extérieur que le marinier, c'est elle qui voyant que ses enfants n'auront pas une vie décente en restant marinier les oriente vers d'autres métiers, d'autre horizon.

Scolarisation, formation, insertion professionnelle, tous ces stades qui dépendaient antérieurement uniquement de la famille tendent de plus en plus à lui échapper.

Cette séparation entre la famille et le métier, si elle est pregnant au niveau du groupe dans son ensemble, est toutefois à nuancer. En effet, nous l'avons vu pour les couches les plus pauvres, la socialisation, la formation professionnelle reste encore très largement du ressort de la famille, tandis que l'insertion professionnelle tend à lui échapper ; à l'inverse pour les familles les plus aisées, si la socialisation et la formation leur échappent en partie, elle joue encore un grand rôle dans l'insertion professionnelle par le biais de l'héritage.

Il faut par ailleurs noter que le rôle de la femme dans la reproduction du métier est encore déterminant surtout dans les milieux les moins favorisés ou le recours à une main d'oeuvre salariée ne peut être envisagé.

Une autre rupture entre la famille et le métier, due à la restriction du marché et à la nécessaire modification des pratiques de travail, est à constater.

Autrefois, le marinier adaptait le rythme de ses voyages, sa pratique du métier, aux différentes étapes de sa vie et de celle de sa famille. Jeune marié, avec ou sans enfants en bas âge, il effectuait de nombreux transports vers toutes les directions afin d'amortir rapidement un matériel nouvellement acquis. Quand ses enfants étaient scolarisés dans des internats ou hébergés chez leurs grands-parents pendant la période scolaire, il s'arrangeait pour obtenir des contrats sur les parcours où se trouvaient les établissements scolaires. Marinier, âgé, près de la retraite, il naviguait près de sa région d'origine, entre ces villes marinières nées à l'époque précédente aux endroits de changement de mode de traction (halage, remorquage, etc), et où se trouvaient installés sa famille et ses proches.

Actuellement, il n'en est plus ainsi, la restriction du marché intérieur oblige le marinier, si il veut s'assurer un minimum de revenu, à pratiquer constamment des voyages à l'exportation (seul marché où il ne soit pas en concurrence avec les grandes compagnies à cause des problèmes de gabarit du réseau). Il ne peut plus adapter ses voyages à son rythme familial et il exprime fréquemment le sentiment d'être un travailleur forcé de s'immigrer pour pouvoir vivre et faire vivre sa famille, sentiment qui pourrait paraître paradoxal pour cette population par essence nomade, si l'on n'a pas connaissance de ces pratiques antérieures qui révèlent au delà du nomadisme de l'existence de points de rattachement à terre.

A travers cet aperçu des effets du changement technologique et du changement du marché du transport fluvial sur la structure du groupe professionnel dans son ensemble, sur la segmentation des pratiques de travail et des modes de vie tant chez les salariés que chez les artisans bateliers, on peut dire, nous semble-t-il, que ce groupe a connu un véritable changement social.

Si nous avons pu appréhender ce changement, c'est en dépassant les chiffres qui les traduisaient d'une façon par trop globale (diminution de la population de la flotte, fluctuation du marché, évolution des revenus), et en nous attachant à travers les récits de vie à la saisie des évolutions des pratiques sociales que sont la socialisation, la scolarisation, la formation professionnelle et la pratique du métier.

En particulier, en ce qui concerne l'artisanat batelier, les sous groupes qui apparaissent à travers le montant de leur revenu par rapport au revenu moyen du groupe, concordent avec la typologie que nous avons pu établir pour les destins individuels des reproducteurs, tout au moins pour les deux catégories extrêmes.

Tant à travers l'exposé des facteurs économiques, technologiques et politiques qui ont entraîné le changement social qu'à travers les effets de ces facteurs sur le groupe socio-professionnel dans son ensemble et sur les destins individuels. Il nous est apparu à travers cette recherche que jusqu'à maintenant les artisans bateliers, en tant que groupe, n'ont au cours de ces dernières décennies que peu maîtrisés leur propre devenir. Qu'il s'agisse du marché qui leur est dévolu, qu'il s'agisse de leur outil de travail, qu'il s'agisse de la formation professionnelle, ils n'ont fait que subir des décisions émanant de pouvoirs économiques (grandes compagnies Armements) ou politiques (Ministères organisés de tutelles). Les réponses à ces changements ont été d'ordre individuel ou plutôt comme nous l'avons dit plus haut, familial. Les changements ont abouti à accentuer à l'intérieur du groupe une segmentation entre ceux qui avaient les moyens intellectuels et financiers d'y répondre en adaptant en particulier de nouvelles pratiques du métier qui leur permettent de se maintenir à l'intérieur d'un marché très tendu, et ceux qui ne pouvaient s'adapter et qui ont été d'autant plus marginalisés.

On assiste là à un double phénomène qui n'est pas sans rappeler la loi du développement contradictoire particulièrement visible en période de crise : d'une part, une intégration de plus en plus forte des familles les plus aisées au monde industriel et capitaliste, par l'adoption en particulier d'un certain nombre de normes au niveau de la pratique professionnelle (rentabilité des investissements, rationalisation de la pratique), que de l'éducation de la formation scolaire et professionnelle, proches de celles des classes moyennes "d'à terre" et une marginalisation de plus en plus forte des couches les plus défavorisées, qui à terme rejoignent le sous-prolétariat et les cités du quart monde.

Les mariniers artisans sont en cela très proches des paysans parcellaires que décrivait Marx dans le 18 Brumaire, multitude de familles placées dans les mêmes conditions objectives de production, se comportant assez semblablement mais qui ne ressentent pas une communauté de destin, en particulier à cause de leur isolement (isolement accentué dans le cas de l'artisanat batelier par la situation de non sédentaire).

Les plus défavorisés d'entre eux ont le devenir que Marx prévoit dans "Grundrisse" en 1847 quand il écrit :

"Les couches moyennes, petits industriels, marchands et rentiers, artisans et paysans, toutes ces classes sombrent dans le prolétariat, soit que leur capital ne leur permette pas d'employer des procédés de la grande industrie et qu'ils succombent à la concurrence des capitalistes plus puissants, soit que leur savoir faire se trouve déprécié par de nouvelles méthodes de production, le prolétariat se recrute ainsi dans toutes les couches de la population".

Cette tendance se vérifie non seulement pour ceux qui continuent actuellement la profession dans des conditions telles qu'elle ne leur assure, malgré un taux d'autoexploitation, élevé qu'un revenu inférieur à celui d'un ouvrier à terre, mais aussi à tous ceux qui ne pouvant plus continuer le métier, se retrouvent dans l'obligation de débarquer et occupent à terre des fonctions de manoeuvres, de gardiens d'immeubles, etc.

II - Du devenir à l'avenir du groupe socio-professionnel

Nous l'avons rappelé au début de ce chapitre, notre objectif principal à travers cette recherche, était d'appréhender le devenir du groupe des artisans bateliers à travers l'étude de ses pratiques sociales et de leurs variations. Il est difficile de passer du constat de ce devenir à une prévision de l'avenir, tel n'est d'ailleurs pas le but de la sociologie. En effet, la vie sociale est faite de luttes dont l'issue n'est pas prévisible, notre tâche est de comprendre le mouvement de la société et de la décrire en profondeur.

Toutefois, pour avoir une vue plus complète de la situation actuelle du groupe, il nous semble important d'évoquer rapidement plusieurs points :

- 1) Les attitudes du groupe socio-professionnel face au changement (telles qu'elles semblent se constituer à partir des individus ou plutôt des groupes d'individus)
- 2) L'organisation professionnelle et son orientation par rapport à l'avenir
- 3) Le mouvement coopératif et de groupements
- 4) La politique gouvernementale récente vis à vis du transport fluvial en général et de l'artisanat batelier en particulier.

Autant d'éléments qui jouent évidemment un rôle dans l'avenir de ce groupe.

1) Les attitudes du groupe face au changement

Avant d'évoquer les attitudes que nous avons pu déceler face au changement actuel (attitudes qui semblent confirmer par d'autres études, en particulier celle de J.P CHRUSSEZ sur l'avenir de l'artisanat batelier), il nous a semblé intéressant de faire un bref retour en arrière dans l'histoire de la batellerie, en particulier dans les années 30 au moment de l'apparition de la motorisation. Nous empruntons nos éléments d'information à la remarquable thèse de Bernard LESUEUR "Les Pénichiens du Nord - 1850-1950" Essai d'histoire sociale.

Après avoir procédé à une description minutieuse du groupe social constitué par les Pénichiens du Nord (possesseurs de bateaux en bois tractés), B. LESUEUR note : "La motorisation a provoqué l'éclatement du groupe social des pénichiens". Jusque dans les années 30, les automoteurs encore peu nombreux appartenaient tous à des compagnies. Par la suite, certains artisans acceptèrent l'évolution technique et acquièrent des automoteurs, d'autres refusèrent, les premiers considèrent alors le moteur comme une source d'indépendance et peu à peu regardèrent avec dédain les passésistes : "Un batelier qui n'est pas maître de son bateau, eh bien ce n'est pas un batelier, ce n'est qu'un magasinier".

Le conflit éclate entre les deux groupes dès 1933 et jusqu'à la fin de la guerre. Le groupe social des pénichiens, déjà fort désuni, allait se désagréger progressivement sous le choc de l'évolution technique et la tension grandir entre motorisés et tractés. Les points de divergence fondamentaux étant le tour de rôle et les Bourses d'affrètement.

La réglementation de 1936 qui rend le tour de rôle obligatoire et établit la fixation réglementaire des frets déclenche deux types de réaction :

- . Les pénichiens y sont très favorables, le système limitant la concurrence interne au groupe social par la création d'un pool collectif, par ailleurs les Bourses deviennent un lieu de rencontre.
- . Les motorisés, par contre, craignent d'avoir des difficultés pour rentabiliser leur nouveau matériel, par l'allongement des périodes d'immobilisation, et évitent le tour de rôle obligatoire en passant par la Belgique, les Pays-Bas et la Seine.
- . Quand aux Compagnies de Navigation, elles gardent quant à elles de larges possibilités et peuvent continuer à développer leur activité.

Sans faire un parallèle absolu entre cette période des années 30 et la période actuelle, il faut reconnaître qu'il existe certains éléments de similitude, la segmentation d'un groupe sous l'effet des changements technologiques et de l'organisation du marché, la segmentation des attitudes de ce groupe vis à vis de l'organisation du transport.

Si nous sommes en accord avec la description que fait B. LESUEUR des attitudes des deux groupes d'artisans vis à vis de la motorisation, il nous semble toutefois qu'il faut aller au delà de l'acceptation ou du refus de la motorisation. En effet, comme c'est le cas actuellement, les attitudes envers la modernisation ne sont pas l'émanation d'une simple volonté d'innovation ou d'un passéisme quelconque, elles sont essentiellement déterminées par les possibilités qu'ont les différents membres du groupe d'avoir accès tant sur le plan du savoir que sur le plan financier à cette innovation, possibilités qui, nous l'avons vues, sont fortement dépendantes de la position sociale de la famille dans le groupe.

Actuellement, le groupe des artisans bateliers semble réagir dans deux directions opposées, face au changement :

- . Une première réaction est une réaction de refus et de rejet de l'innovation (le poussage), dont il s'agit de limiter de manière contraignante et réglementaire les avantages qu'elle induit afin de préserver au mieux l'équilibre qu'elle menace. Notamment les grèves dures contre la navigation de nuit et l'affrètement hors tour de rôle de 73 et de 74 aboutissent à la réglementation de navigation de nuit (très imparfaitement appliquée) et à la création d'une commission des contrats au tonnage qui a un droit consultatif sur les propositions de nouveaux contrats au tonnage et sur les possibilités de report au tour de rôle d'un pourcentage de ces tonnages.

Ce type de réaction semble plus fréquente chez les artisans à faible revenu d'exploitation, qui se sentent fortement menacés par une remise en question du système traditionnel d'affrètement et ne peuvent envisager le renouvellement de leur outil de travail ou sa modernisation.

- . La seconde position vise à trouver un équilibre nouveau en donnant une réponse artisanale à l'innovation. Cette réponse se traduit par l'augmentation des capacités de tonnage de leur unité, chalands de 600 à 1 500 tonnes, automoteurs pousseurs. Ce sont des réponses au niveau de l'investissement. Cette pratique (chalands, automoteurs pousseurs) ne peut être rentabilisée qu'au niveau des infrastructures à grand

gabarit (Seine - Rhin - Rhône, etc). A la longue, pour les bateliers du Nord, cette pratique n'est pas possible sur le réseau Freycinnet en particulier, dans ces cas, la réponse artisanale au changement peut prendre la forme de la constitution de groupements qui leur donne la possibilité de traiter des contrats au tonnage avec un matériel classique de 38 m 50. Il s'agit là d'une réponse au niveau de l'exploitation, à savoir une exploitation en continu hors tour de rôle, mais non de jour et de nuit dans la mesure où elle reste artisanale, à savoir qu'elle est le fait d'un seul équipage.

Au niveau de l'exploitation, comme l'écrit si justement J.P CHRUSEZ dans son étude sur l'artisanat batelier :

"Si la volonté d'innover est une décision individuelle, la réalisation de l'innovation n'est possible que par l'association".

En effet, la répartition au tour de rôle des offres de transport ne permet pas à l'artisan innovant techniquement, de rentabiliser son investissement, il ne peut le rentabiliser que par des pratiques extérieures au système actuel et en particulier en s'associant pour obtenir des contrats au tonnage.

Au cours de notre recherche, nous avons pu déceler de telles pratiques d'innovation essentiellement dans les catégories les plus favorisées, fonctionnant indifféremment à l'échelle individuelle ou sous la forme de groupements.

Sans présumer des développements ultérieurs, il nous semble que ces deux attitudes différenciées l'une de protection et de défense du système existant, l'autre de tentative de réponse artisanale à l'innovation à travers l'association, sont médiatisées actuellement, essentiellement par deux agents : l'organisation professionnelle, et le mouvement coopératif et d'association. Nous tenterons donc d'exposer brièvement leur rôle actuel dans le milieu de la batellerie artisanale.

2) L'organisation professionnelle

Jusqu'en 1976, la batellerie artisanale comportait une multitude d'organisations syndicales, essentiellement à base régionale, pour la plupart émanant du Nord. Un premier regroupement s'opère au cours des années 1970 de tous les syndicats dits traditionnels au sein du Bureau Intersyndical de la Batellerie Artisanale (BISBA).

En 1977, devant la nécessité d'une organisation de la batellerie artisanale représentative et pouvant se poser en interlocuteur de l'Administration et des Compagnies, les travailleurs de la Batellerie ont désigné au cours d'élections professionnelles, 20 représentants qui ont constitué "le Comité des Vingt". Les élus étaient issus à la fois du BISBA et du CID. Ce dernier syndicat, nouveau dans la batellerie artisanale, possédait et possède encore la majorité à la suite des dernières élections professionnelles.

Ces 20 représentants élus ont été obligés de se donner pour pouvoir agir et fonctionner convenablement en fonction des lois en vigueur, une organisation adéquate, c'est-à-dire une Association qui a ses statuts et son règlement intérieur. C'est aussi que s'est constituée l'Association Nationale des Travailleurs Indépendants de la Batellerie (ANTIB). Cette association devant aboutir à la constitution d'une Chambre de la Batellerie Artisanale (qui devait voir le jour en 1983).

Elle s'est donnée comme but :

- . La représentativité de la Batellerie Artisanale
- . La réglementation de l'affrètement
- . La tarification
- . Les infrastructures
- . Les problèmes sociaux.

L'ANTIB, qui regroupe, nous l'avons dit, des syndicats d'origine forte différente comme le SBA qui s'affiche SBA-CGT, le SUB qui a des liens très anciens avec le parti socialiste et le CID Unati a constitué une plateforme de revendications communes qui oriente son action sur trois points principaux :

- . Un type d'action traditionnelle aux syndicats : la défense du salaire en l'occurrence, le montant du frêt.
- . Un type d'action de représentation vis à vis du monde extérieur et de l'administration de tutelle par excellence.
- . Un type d'action d'auto défense du groupe en protégeant son système de régulation "le tour de rôle".

Au niveau politique, l'ANTIB s'est constitué très vite en interlocuteur des pouvoirs publics et en particulier à travers de nombreuses pressions, a obtenu la mise en place d'une Chambre de la Batellerie Artisanale qui devrait permettre la prise en charge commune des missions d'intérêt général.

Par rapport au système de régulation du groupe, l'ANTIB s'est fait le champion de la défense du tour de rôle comme système de régulation de la concurrence entre les mariniers.

De plus, l'ANTIB justifie sa position par le risque de fractionnement que peut constituer la coexistence de deux systèmes, l'un basé sur le tour de rôle et les contrats de voyage et l'autre sur des contrats aux tonnages négociés directement par des artisans regroupés sous la forme d'association, groupement, etc.

L'organisation a en particulier diffusé à l'intérieur du monde batelier une forte propagande anti G.I.E, accusant en particulier ceux-ci de traiter des contrats au tonnage à des frêts au rabais.

Au delà de cette plateforme, minimum d'accord entre les différentes parties de l'organisation professionnelle que se cristallise au niveau de la défense du tour de rôle. Certaines divergences apparaissent sur les systèmes mis en place par l'ANTIB (et en particulier par la fraction CID Unati) au niveau de l'organisation commerciale et que nous évoquerons rapidement.

Au cours de ces dernières années, en effet, l'ANTIB a élargi le champ de ses activités au domaine économique en particulier. La réduction des contrats au voyage versé au tour de rôle et la possibilité pour les GIE de contacter directement des contrats au tonnage a poussé l'ANTIB à mettre en place dès 1976 un GIE Nationale BASC (Bateliers Artisans Service Commerciale), doté d'une filiale, la SDTAE (Société pour le Développement du Transport Artisanal par Eau), qui se charge de la recherche du frêt et réserve entièrement au tour de rôle les contrats au tonnage qu'elle signe.

En reportant les tonnages au bureau d'affrètement, le BASC rétablit, en principe, une égalité des artisans devant le frêt.

Quand aux artisans membres du BASC, ils sont soumis comme les autres artisans, au tour de rôle mais leurs liens fréquents directs ou téléphoniques leur permettent de connaître les lieux où les voyages sont demandés et de mieux organiser leur déplacement.

Le BASC et la S.D.T.A.E ont été créés avec l'appui et l'aide des pouvoirs publics et de l'Office Nationale de la Navigation. Cette aide s'est concrétisée d'une part par des appuis commerciaux, d'autre part, par des aides financières, 500 000 F de subvention alloués par l'Etat au BASC et 250 000 F de prêt accordés par l'O.N.N au S.D.T.A.E. En aidant à la constitution de ces deux organismes, l'Etat poursuivait essentiellement deux objectifs :

- . Donner à la batellerie une structure commerciale.
- . Présenter aux chargeurs un interlocuteur capable de passer des

contrats au nom de toute la profession en garantissant la bonne exécution de ces transports et en les faisant réaliser au tour de rôle.

Former les bateliers eux-mêmes à l'apprentissage des responsabilités qu'impose le travail dans un secteur concurrentiel.

Le BASC a traité successivement de 63 millions de tonnes kilomètres en 1979, 100 millions de tonnes kilomètres en 1981 et de 75 millions en 1982.

Par rapport au trafic intérieur passant au tour de rôle, cela représente un peu plus de 4 %. Ce résultat est cependant fragile car il repose quasi totalement sur 4 contrats. Trois contrats de charbons et un contrat de sable et de graviers.

En ce qui concerne l'organisation commerciale et les effectifs ils restent assez proches de ce qui existait en 1976 (date de création), le nombre d'adhérents ne dépasse pas actuellement la centaine, l'adhésion se faisant au moment de la souscription d'un contrat au tonnage.

Allant plus loin dans son effort de conciliation du tour de rôle et des contrats au tonnage, l'ANTIB a présenté au cours des derniers mois de l'année 1982 un avant projet d'organisation commerciale des artisans bateliers à un niveau plus large. Cette organisation tend, d'après les auteurs, "tout en respectant le mode de vie traditionnel des artisans bateliers, mais en renforçant la solidarité entre les entreprises artisanales, à mettre en place une gestion commune de la cale artisanale et une contractualisation de rapports nouveaux avec les chargeurs et leurs représentants, c'est-à-dire les courtiers de frêt fluviaux et les autres catégories de transporteurs fluviaux".

L'entreprise de l'ANTIB, sur le plan commercial, n'est pas du goût de tout le monde. Certains syndicats y voient un risque très fort de développement d'une tendance coopératiste

Les syndicats traditionnels s'opposant au CID Unati ont demandé dans une période assez récente une modification de la structure de l'organisation, d'une part une différenciation entre l'organisation commerciale (BASC - SDTAE), que certains syndicalistes taxent "d'affaire de famille menée par le CID Unati", et l'organisation professionnelle, d'autre part, un renforcement du rôle des syndicats à travers la création d'une commission jouant le rôle d'orientation et de proposition pour une politique générale et visant à enlever sa prépondérance au CID Unati. Cette commission mise en place en septembre 1982 regroupe 12 représentants, 2 par organisation syndicale (UNFB - SUB - SBA - SGPB - CID Unati ADIPSB).

Les différentes tentatives de conciliation du tour de rôle et des contrats au tonnage par le BASC et la SDTAE ne semblent pas pour l'instant avoir réussi à élargir réellement le marché de l'artisanat et donner aux artisans de véritables perspectives de rentabilisation des investissements nécessaires à l'évolution de la cale ...

A ce système d'affrètement et de régulation par le tour de rôle s'oppose le système du mouvement coopératif et de groupement que nous exposerons ci-après.

3) Le mouvement coopératif et de groupement

Que représente actuellement le mouvement coopératif ou plutôt le mouvement d'associations à vocation professionnelle dans le milieu de l'artisanat batelier ?

D'après une étude réalisée en 1979 sur les groupements d'intérêts économiques bateliers, pour 2900 exploitations artisanales, on comptait 5 GIE et une coopérative batelière dans le Midi, ce recensement prenait en compte le BASC émanant de l'ANTIB qui, nous l'avons vu, réserve ses voyages au tour de rôle.

Le plus ancien de ces groupements était celui de la coopérative de transports fluviaux du Midi en 1946 qui a disparu en 1978.

L'ensemble de ces groupements regroupant une population de 300 bateliers, mis à part la coopérative du Midi, la majorité des groupements sont apparus dans les années 1970, à l'époque où le passage des contrats au tonnage hors tour de rôle n'était accessible qu'aux artisans groupés. Ces groupements sont essentiellement à base régionale.

Les partisans des groupements défendent leur constitution essentiellement à travers des arguments tournant autour des axes suivants :

. La concentration des moyens

Les groupements d'entreprises industrielles et commerciales entraînent, par voie de conséquence, une concentration de la demande de transport ; le GIE, regroupant les moyens matériels de ses membres, présente une plus grande dimension et peut traiter des volumes de fret importants auxquels chacun de ses membres, agissant isolément, ne pourrait faire face.

. L'utilisation rationnelle du matériel des entreprises, par une meilleure répartition des tâches et une spécialisation plus poussée.

- . La recherche du frêt, le coût de l'action commerciale menée par le GIE, dans l'intérêt commun de ses membres étant proportionnellement réduit pour chacun d'eux ; en outre, le GIE en raison même des moyens qu'il concerte, assure une meilleure représentativité auprès de la clientèle.
- . Des réductions obtenues des fournisseurs pour l'achat en commun de matériels, de carburants, de lubrifiants, etc.
- . Des remises plus fortes sur les assurances par le jeu d'un contrat de groupe.
- . La mise en commun des services administratifs : établissement des documents de transport, facturation, règlement des litiges etc, chaque entreprise étant dispensée de ces tâches onéreuses et absorbantes.
- . L'amélioration de la formation professionnelle, la rencontre des chefs d'entreprises au sein du GIE étant l'occasion d'échanges fructueux.

Le père d'un jeune que nous avons rencontré pour les besoins de l'enquête, membre d'un GIE, voit ainsi le problème du groupement dans le milieu batelier :

"C'est curieux, dans le milieu, il y a une sorte de solidarité quand vous êtes dans la merde, il y aura des gens pour vous aider mais si quelqu'un sort de l'ordinaire, s'en va essayer une chose nouvelle, il aura 200 types aux basques pour le retenir. Pour notre GIE, on nous a mis (les syndicats bateliers) toutes les entraves possibles, on négociait un marché, ils sont venus pour nous couler et, en définitive, le marché a été à la SNCF. Se grouper, c'est une force, mais il n'y en a pas beaucoup qui comprennent ils veulent être "libres", ils disent si j'ai pas envie de travailler je travaille pas, si j'ai envie de travailler, je travaille ! Oui, mais jusqu'à quand ? On fait courir des bruits sur les prix que nous pratiquons qui sont totalement faux.

Notre GIE, on l'a créé en 1971 mais on a pas tout de suite eu de contrats, on peut pas dire on fait un groupement et voilà du travail ! on s'est groupé pour assurer une "surface" de cale suffisante pour pouvoir souscrire des contrats au tonnage.

On a eu des ennuis avec les gros (les Compagnies), ils nous regardaient de travers, et les petits (les artisans), c'était terrible ils savaient qu'on allait quitter le tour de rôle, ils étaient contre nous, c'était entretenu par les syndicats qui accentuaient la division entre les marinières.

Pourtant, on avait envie de montrer aux autres ce que c'est le métier de marinier, notre analyse de la situation est la suivante :

"Le marinier doit prendre son rôle de transporteur au sérieux et pour cela il doit assurer au client qu'il va lui transporter sa marchandise en temps et en heure. Or, ce n'est pas toujours évident par l'intermédiaire du tour de rôle. L'objectif GIE c'est de trouver un marché en assurant une cale régulière.

Ceux qui veulent pas se grouper, ils ont peur de perdre la liberté, d'avoir un fil à la patte, mais en fait, ils sont surtout libres de crever de faim, quand un client, au bout de 8 jours voit que son transport est encore au tableau, il dit à son courtier : "Mettez-moi ce transport à la SNCF, c'est terminé ces gens je ne veux plus les voir".

Le bureau d'affrètement, l'égalité, il y a quelque chose d'illusoire là dedans. C'est pas une vraie répartition égalitaire du frêt. En bourse, il y a des clients qui viennent, il y a des voyages qui trouvent pas preneurs et ils voient des mariniers qui passent leur tour, parce que ça les arrange pas d'aller là, ça les dégoûte, alors ils passent des accords directs avec les mariniers pour qu'ils prennent le voyage. La répartition égalitaire n'est pas si mal que ça, on file la pièce, on transporte gratuitement des frêts, c'est une infinité de combines.

Dans notre GIE, on est une poignée mais il y a une solidarité. Par exemple, le contrat qu'on a actuellement, s'il y en a un qui est défaillant pour une raison quelconque, pépin de moteur ou quoique ce soit, il y en aura un autre qui prendra le relais pour assurer. On marchera davantage, il faudra se débrouiller. On a une responsabilité collective envers le client. L'ensemble du GIE a un esprit de coopération, le problème c'est le trafic qui est insuffisant. Dans notre GIE, il y a une grosse majorité de mariniers évolués, ils ont tous pu transformer, améliorer leur matériel depuis qu'on a commencé".

Ce discours, un peu long, a l'avantage de donner un aperçu assez précis de la situation du mouvement GIE dans la batellerie, des motivations de ceux qui en font partis et des attaques auxquels il est soumis de la part "des petits et des grands".

Toutefois, il apparaît que le mouvement de coopération et le groupement a pour l'instant un impact assez faible dans le milieu de la batellerie artisanale.

Il ne s'agit pas pour l'instant d'un véritable mouvement, mais de l'émergence d'une nouvelle forme de pratique professionnelle.

C'est une forme de réponse artisanale à l'innovation technique exogène, par une pratique innovatrice hors tour de rôle, qui établit une relation directe avec le client, contrairement à la relation classique chargeurs, courtiers, artisans déterminé par les

règles actuelles du tour de rôle. Cette organisation permet de passer, comme nous l'avons écrit précédemment, de la volonté d'innover, qui est une décision individuelle, à la réalisation de l'innovation qui n'est possible qu'à travers l'association.

Il faut noter l'apparition, au cours de l'été 1982, d'un nouveau GIE dans le Sud-Ouest, crée par les artisans mariniers de Bordeaux, du canal Latéral à la Garonne et du canal du Midi, dont le but est clairement explicité dans l'extrait d'un article publié dans Label voie d'eau n° 41 de Juin.

"Les ambitions de ce GIE sont importantes : il s'agit de redonner au transport par la voie d'eau intérieure la place qu'il mérite largement et qu'il a perdue ces dernières années, particulièrement dans nos régions Aquitaine et Midi Pyrénées.

Les artisans mariniers ont décidés de constituer un GIE qui assurera ainsi la représentation de cette corporation vis à vis des autorités locales et régionales et qui saura déployer ses efforts pour rendre à nos canaux et au transport par automoteurs, une image de marque dépourvue de l'aspect mythique tellement évoqué (écologie, économie, participation au paysage, et autres poncifs) au profit d'une nouvelle image, plus économique.

La batellerie du Sud-Ouest ne veut pas mourir ; elle est prête à exploiter de nouveaux marchés, à attirer l'attention des pouvoirs publics sur la nécessité de terminer la jonction du canal du Midi avec le reste du réseau national : 127 kilomètres restent à terminer pour le bien de tous.

Nos canaux peuvent renaître à la vie, pas seulement touristique. Il s'agit simplement de faire valoir un outil de travail, historique et néanmoins transformable pour compléter les autres activités de transport, par route ou par fer".

Si, pour l'instant, le mouvement de groupements et de coopératives est assez restreint dans l'artisanat batelier, cela est due à diverses raisons :

Certaines sont communes à l'ensemble des travailleurs indépendants et on les retrouve dans d'autres secteurs ou l'exploitation artisanale est la règle : pour l'artisan, le groupement est contre nature, tout groupement suppose un dirigeant, or, les artisans ne veulent pas être dirigés, la revendication de l'indépendance et de la liberté reste le leitmotiv de tous les discours anti-groupements que nous avons entendus.

D'autres sont plus spécifiques du groupe des artisans bateliers, LEGRAND constatait dès 1910 : "Les difficultés insurmontables qui proviennent du goût d'indépendance du marinier qui se sentirait exproprié de sa péniche s'il n'a pas la liberté de travailler

quand il lui plaît et de choisir ses voyages".

L'attachement des mariniers au tour de rôle, qui constitue l'instrument de régulation de la concurrence entre les artisans, et qui leur permet de faire pression sur les tarifs de fret, s'oppose à une concurrence que se livreraient les groupements, où les gros mangeraient les petits, et où les prix pratiqués seraient de plus en plus bas, afin d'obtenir des marchés. Tels sont, du moins les arguments avancés par les artisans contre les groupements et les coopératives, et en particulier par l'ANTIB qui dénonce fortement les groupements et les coopératives comme des instruments de la politique gouvernementale, ou pire, de celle des Armements qui visent à diviser la batellerie artisanale en artisans groupés et artisans non groupés travaillant dans le système du tour de rôle.

Certaines données objectives liées au mode de vie viennent aussi s'opposer à la possibilité de coopération dans ce milieu. Nous citerons, entre autres, la dispersion géographique de cette profession nomade par essence, l'utilisation comme logement familial de la péniche qui constitue aussi l'instrument de travail et par conséquent sa difficile banalisation à travers des investissements et des exploitations en commun.

Tels sont les problèmes multiples qui se posent à cette profession dans la perspective d'une organisation coopérative, qui semble par ailleurs, une des rares solutions qui lui permette d'affronter une concurrence tant interne qu'externe, et de s'adapter à un changement de plus en plus nécessaire, tant sur le plan technologique que sur le plan commercial.

Nous n'avons rencontré que peu de bateliers fonctionnant sous la forme de groupement, en particulier chez les jeunes qui faisaient l'objet de notre recherche. Toutefois, le développement sur le plan national du mouvement des coopératives d'artisans et les résultats relativement positifs qu'ont connus les groupements d'artisans bateliers au cours de ces dernières années, en dépit des multiples obstacles, peuvent augurer d'un développement ultérieur de ce mouvement.

Il apparaît, à travers notre évocation rapide de l'organisation professionnelle de type corporatiste et l'émergence de groupements de type coopératifs, que les deux conceptions s'opposent fondamentalement et que les tenants de chacune des solutions tendent à s'affronter de plus en plus.

Il est évident que dans cette conjoncture, le rôle de la politique gouvernementale est fondamental. Pour notre part, une coexistence des deux systèmes ne nous paraît pas à priori totalement incompatible. Une des craintes exprimées par les bateliers participants du tour de rôle, est de voir pratiquer par les groupements des tarifs défiant toute concurrence et risquant de diminuer d'autant le marché du tour de rôle.

Pourquoi, dans ces cas là, ne pas instituer un tarif unique ? Inversement, un des reproches fait par les chargeurs au tour de rôle est celui de ne pas avoir l'assurance de voir transporter leurs marchandises dans les délais donnés.

Pourquoi ne pas assurer, dans ces cas là, à condition que les tarifs soient respectés, une cale régulière aux chargeurs ?

L'avant projet de l'organisation commerciale proposée par l'ANTIB semble aller dans ce sens.

Qu'il s'agisse d'une organisation au niveau national, comme le propose l'ANTIB, ou d'une organisation par groupements dispersés sur l'ensemble du territoire, il nous semble nécessaire que l'artisanat batelier dépasse le stade de l'exploitation individuelle et individualiste, si il veut moderniser sa cale, l'adapter au marché et amortir ses investissements par le biais d'une organisation commerciale plus efficace.

4) La politique gouvernementale et l'avenir de l'artisanat batelier

La politique gouvernementale, en matière de transport fluvial, joue évidemment un rôle important dans la détermination de l'avenir du transport fluvial et de l'artisanat batelier en particulier.

Or, l'orientation récente de cette politique semble assez positive.

Au niveau du transport fluvial en général

A travers un certain nombre de mesures et en particulier à travers la mise en place dès Juin 1982 de la commission Grégoire on devait aboutir à la rédaction du schéma de développement du transport fluvial que cette commission doit remettre au gouvernement en février, on peut penser qu'une politique générale plus favorable à la voie d'eau prend place. Cette politique a été exprimée dans ces termes par le Ministère des Transports, le 15 octobre 1982 :

"La voie d'eau, bien loin d'être un outil périmé, constitue un élément indispensable à l'organisation et au bon fonctionnement

du marché des transports. Elle est une composante à part entière de la pratique des transports que nous entendons promouvoir".

La complémentarité entre les modes est nécessaire et nécessite pour la voie d'eau, la mise en place des moyens de son développement, en particulier, au niveau des infrastructures, un progrès de productivité et une politique de modernisation et une politique de reconstruction de la cale.

Donner ces chances au transport fluvial, c'est déjà réfléchir à ses structures, à son organisation et à son adaptation à la demande économique.

Par ailleurs, au niveau budgétaire, les efforts faits semblent assez importants pour l'adaptation des infrastructures.

Il est évident que si ces mesures politiques jouent un grand rôle dans le développement de la voie d'eau, l'élément déterminant reste celui du marché de ce mode de transport qui, dans les dernières années, est plutôt à la baisse, l'élargissement de ce marché nécessite une politique commerciale plus développée et une révision en particulier des rapports voie d'eau/SNCF.

Au niveau de la batellerie artisanale

Nous avons noté dans notre introduction, les tableaux en annexe le confirment, au cours de ces dernières années le marché de la batellerie artisanale est en constante réduction, et que les revenus moyens en francs constants des bateliers artisans sont en baisses. Dans cette perspective, et préalablement aux décisions de la Commission Grégoire, le Ministère des Transports a présenté "le plan de crise de la batellerie artisanale, lors de l'Assemblée Générale de l'ANTIB qui s'est déroulée en octobre 1982. Ce plan de crise présente des mesures immédiates et concrètes pour la sauvegarde de l'artisanat batelier, et constitue une réponse aux revendications de l'ANTIB présentées essentiellement sur trois points :

- Le problème de la scolarité des jeunes (frais de garde, frais de déplacements), et le souhait de voir s'instaurer une nouvelle et véritable politique de formation professionnelle.
- Le problème de la construction du matériel fluvial neuf, et le souhait de voir se construire de nouveaux automoteurs de 38 m 50.
- Le problème des infrastructures fluviales et en particulier de la dégradation du réseau Freycinet.
- Le problème de la manutention dans les ports maritimes et les disparités existantes entre les différents modes de transports.

- . Le problème de la retraite et des prestations sociales en général.
- . Le problème d'une éventuelle répartition des transports entre les différents modes.

Les réponses concrètes présentées par le Ministère des Transports ne présument pas des conclusions de la Commission Grégoire, et portent essentiellement sur un fonds de régulation par avance de S.M.F au BASC, afin que celui-ci puisse payer les avances nécessaires aux bateliers dans le cadre des contrats au tonnage (réglés auparavant en fin de contrat).

Le paiement des mouvements à vide vers les bourses où la cale est déficitaire.

La remise en place des aides à l'attente à l'affrètement

La modernisation de la cale

10 millions de francs seront consacrés à ce dernier point. La politique des prêts étant liée au statut de la profession. Le statut d'artisan sera octroyé aux artisans bateliers avec le projet de création de la Chambre de la Batellerie Artisanale. Taux des prêts à 13,5 % ou 13 % en septembre 1982, et peut être 10,5 et 13,5 % en 1983.

Les contrats de solidarité

20 à 25 millions de francs pour le contrat de solidarité début 83, système accordant la préretraite à ceux dont l'âge est compris entre 60 et 65 ans, et qui acceptent de déposer leur permis d'exploitation.

Simultanément, les taux plus favorables des prêts (10,5 %) permettraient l'entrée des jeunes dans la profession. De plus, le Ministère a insisté sur la fonction de gestion de la surcapacité permanente en matière de transport fluvial qu'assumait le tour de rôle et a promis de le conserver.

Que peut-on dire de ces mesures par rapport aux problèmes d'adaptation que nous avons évoqués au cours de notre recherche, problèmes qui se posent aux catégories les plus défavorisées, qui reproduisent la profession dans de très mauvaises conditions ?

Sans présumer de l'avenir, il nous semble que le rôle extrêmement important attribué à l'organisation professionnelle et aux solutions qu'elle présente, risque de poser quelques problèmes.

En effet, à travers le système qui semble se mettre en place, l'accès à la modernisation et au marché qui permet de la rentabiliser, se situe soit au niveau individuel, soit suppose un passage obligatoire par l'organisation professionnelle.

Ne risquons-nous pas d'assister dans la batellerie au même phénomène que l'on a pu constater dans la paysannerie dès les années 50 ?

A partir de cette période, pour le paysan, l'installation n'a plus supposé seulement conformément à la coutume corporative l'hérédité du milieu autant que possible direct, l'élévation de la mise de fonds nécessaire pour s'installer dans de bonnes conditions, est devenue de moins en moins une affaire de famille. Le batelier, comme le paysan, sera de plus en plus obligé d'entrer dans un système d'emprunts, de subventions, de primes etc, qui dépendra exclusivement de l'organisation professionnelle et qui entraînera la nécessité d'une intégration aux organisations professionnelles du candidat à l'installation et de sa famille.

Dans la paysannerie, à partir des années 50, les organisations issues du syndicalisme ont acquis progressivement le monopole de la transmission et de la répartition des moyens financiers, l'accroissement de ces moyens transitant le plus souvent par ces organisations. Le batelier professionnel ne sera donc plus obligatoirement celui qui se tient à l'avant garde du progrès technique, qui sait et peut emprunter, tenir une comptabilité gérer son exploitation sur un modèle d'entreprise. Mais d'abord celui qui, pour faire partie de la profession, acceptera de dépendre des organisations professionnelles et de leur représentants.

Loin d'être la conséquence directe et mécanique des transformations économiques et technologiques, la professionnalisation du métier ne se comprend que par référence à la transformation des critères de compétence et de réussite liés au dépassement des structures sociales traditionnelles et à la montée des organismes professionnels. La professionnalisation du métier, le rôle de plus en plus important de l'organisation dans la distribution des prêts, instruments de développement, risquent d'aboutir à la sélection d'une nouvelle élite.

Prédire l'avenir est toujours difficile, et tel n'est pas notre but, mais le choix d'une solution unique de développement basée sur la prépondérance de l'organisation professionnelle nous semble comporter les risques que nous avons exposés ci-dessus et qui se sont vérifiés dans le monde paysan.

Arrivés à ce stade final de notre recherche, il nous semble nécessaire de rappeler et nous pensons y avoir contribué à travers notre travail, que dans toutes les hypothèses que l'on peut faire sur l'avenir de la batellerie artisanale, on doit cesser de considérer celle-ci comme un groupe socio-professionnel homogène.

Il est vrai que, globalement sur le marché du transport fluvial, il y a une lutte relative entre artisanat et navigation industrielle pour le partage de ce marché, et que l'artisanat batelier dans sa forme traditionnelle idéal typique est peut être amené à disparaître. Mais cette menace n'est pas la même pour tous, certains ont les armes financières et intellectuelles pour affronter ce changement, soit en continuant la profession, soit en débarquant et en s'insérant à terre dans de bonnes conditions, tandis que d'autres sont condamnés à terme, aussi bien à l'intérieur de la profession qu'à terre, à une prolétarianisation. La différenciation des destins s'opérant à travers la situation de la famille d'origine et le biais de l'héritage, c'est ce que nous avons appelé plus haut la génétique de la pauvreté et celle de la réussite.

Le fait d'isoler ce groupe dans sa spécificité morphologique qui est relativement forte (nomadisme, osmose de l'habitat et du travail) et d'en rester à un niveau purement extérieur de caractérisation, tend à poser les problèmes des bateliers artisans comme les problèmes d'un groupe particulier, à part, en marge de la société globale et à la limite d'handicapés sociaux, et à se cantonner pour résoudre ces problèmes à des mesures d'assistance sociale.

Or, nous espérons l'avoir mis en évidence, il y a une stratification sociale à l'intérieur du groupe socio-professionnel de l'artisanat batelier, et une segmentation entre les pratiques et les modes de vie qui tend de plus à s'accroître. Prendre des mesures d'assistance globale ne saurait en rien diminuer cette ségrégation, surtout si l'on prend en compte, par exemple, dans le cas d'attribution des prêts à l'installation, des critères tels que la possession des diplômes professionnels, de telles mesures ne faisant que renforcer la segmentation sociale.

Nous n'avons pas dans le contexte obligatoirement restreint de cette recherche, évoqué les rapports sociaux entre les différents sous groupes que nous avons mis en évidence au niveau de l'artisanat batelier, mais nous nous posons la question de savoir si à terme le groupe le plus aisé ne risque pas d'entretenir avec les jeunes issus du groupe le plus défavorisé des rapports de type patron/ouvrier ?

Ces jeunes ne risquent-ils pas, comme l'annonce la tendance qui se fait jour au niveau de l'apprentissage, de servir de main d'oeuvre peu chère à l'artisan du groupe le plus aisé dont le fils ne reproduit pas obligatoirement la profession, ou dont la femme ne veut plus continuer à naviguer ?

Dans l'impossibilité de reproduire l'artisanat et ne pouvant que difficilement s'insérer à terre, ces jeunes deviendront ainsi les salariés au rabais des artisans les plus riches ...

Parallèlement à ces fils d'artisans qui deviendraient ainsi salariés, des salariés de grandes compagnies qui, licenciés de leur entreprise et ayant eu la possibilité d'acheter leur ancien outil de travail, deviendraient eux artisans.

On assisterait ainsi à un renouvellement relatif du milieu. Ceci n'est évidemment qu'une hypothèse que seule une étude plus approfondie sur le devenir des salariés, et en particulier de ceux de la flotte classique, pourrait éclairer.

A N N E X E S

PLAN DES ANNEXES

Introduction

- Tableau I - Caractéristiques de la population d'enquête Groupe A
- Tableau II - Caractéristiques de la population d'enquête Groupe B
- Tableau III - Evolution du trafic fluvial du transport public suivant les types de contrat et les catégories de transporteurs
- Tableau IV - Evolution du trafic fluvial du transport public suivant le type de trafic (intérieur-exportation) et les catégories de transporteurs.
- Tableau V - Evolution de la flotte publique française suivant la dimension du bateau et le mode de propulsion.
- Tableau VI - Evolution de la population des travailleurs de la flotte publique française

Chapître II De la naissance à l'adolescence

L'Habitat à bord

- 1) Plan intérieur d'une péniche
- 2) Evolution de l'habitat marinier
- 3) Tableau comparatif d'habitation appartements/péniches

Scolarisation

- 1) Article "L'Ecole à 5 ans" témoignage d'un artisan batelier
- 2) Evolution de la scolarisation en ENPD des enfants de mariniens (1967-1977).

INTRODUCTION

Tableau I

CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION D'ENQUETE

Jeunes du groupe A

Code	Année Nais.	Situation du père à l'instal. du fils	Forme d'entrée vie active	Age d'inst. à son compte pour les art.	Situation professionnelle actuelle
A 8	1950	Artisan batelier	A.B.S.S	25 ans	Artisan batelier
A 9	1953	Artisan batelier	C. à la part	24 ans	Artisan batelier
A 14	1952	Artisan batelier	A.T.R	22 ans	Artisan batelier
A 15	1951	Artisan batelier dcd	Salarié Cie N. I		Salarié N.I
A 16	1952	Artisan bat. dcd	Salarié Pte Fl.	24 ans	Artisan batelier
A 17	1952	Artisan bat. dcd	C. à la part		C. à la part
A 19	1949	Artisan bat. dcd	Salarié Pte Fl.	22 ans	Cafetier
A 22	1949	Art. bat. retraité	C. à la part	26 ans	Artisan batelier
A 23	1949	Art. bat. retraité	Sté avec un autre	24 ans	Artisan batelier
A 24	1953	Art. bat. retraité	A.B.S.S	21 ans	Artisan batelier
A 26	1953	Art. bat. retraité	Matelot salarié art.		Salarié flotte privée
A 27	1950	Artisan bat. dcd	A.B.S.S		V.R.P
A 28	1949	Art. bat. retraité	A.B.S.S	23 ans	Artisan batelier
A 36	1953	Artisan batelier	A.B.S.S	23 ans	Artisan batelier
A 41	1951	Artisan batelier	C. à la part	27 ans	Artisan batelier
A 48	1952	Artisan batelier	Salarié Nav. Ind.	27 ans	Artisan batelier
A 51	1953	Artisan batelier	C. à la part	26 ans	Artisan batelier
A 58	1949	Artisan batelier	A.B.S.S	21 ans	Artisan batelier
A 62	1951	Artisan bat. dcd	A.B.S.S		Ouvrier chantier naval

Tableau I

Jeunes du groupe A (suite)

Code	Année Nais.	Situation du père à l'instal. du fils	Forme d'entrée vie active	Age d'instal. à son compte pour les art.	Situation professionnelle actuelle
A 75	1953	Artisan batelier	Ouvrier		Cadre technique auto
A 78	1954	Artisan bat. dcd	Apprenti SNCF		Chauffeur SNCF
A 79	1953	Artisan bat. dcd	Batelier	20 ans	OP port Dunkerque
A 85	1952	Artisan batelier	Technicien tél.		Conférencier projectionniste
A 88	1950	Artisan bat. dcd	Technicien élect.		Ingénieur électronique
A 104	1951	Artisan batelier	C. à la part		Artisan batelier
A 107	1953	Artisan batelier	Matelot T.I		Artisan batelier
A 114	1951	Artisan batelier	C. à la part		Salarié vedette tourisme
A 118	1952	Artisan batelier	A.T.R	25 ans	Artisan batelier
A 122	1952	Artisan batelier	A.B.S.S	22 ans	Artisan batelier
A 140	1949	Artisan bat. dcd	Cap. sal. Fl. clas.	21 ans	Artisan batelier
A 142	1949	Artisan batelier	A.B.S.S	21 ans	Artisan batelier
A 153	1953	Artisan batelier	Salarié à terre	22 ans	Débarqué gérant commerce
A 174	1949	Artisan batelier	A.B.S.S		C. à la part/P
A 191	1952	Artisan batelier	Salarié sablière		Ouvrier d'usine
A 192	1953	Salarié décédé	Matelot Fl. clas.		Salarié sablière
A 204	1953	Salarié Fl. privée	Mousse Fl. privée		Salarié Fl. priv.
A 205	1950	Salarié Fl. privée	Salarié à terre Cie de navig.		Salarié vedettes

.../...

Tableau I (fin)

Code	Année	Situation du père à l'instal. du fils	Forme d'entrée vie active	Age d'instal. à son compte pour les art.	Situation professionnelle actuelle
A 206	1949	Artisan batelier vieux bateau	A.B.S.S		Salarié vedettes
A 211	1949	Propriétaire petite flotte	Matelot bateau père	26 ans	Artisan batelier
A 213	1949	Artisan batelier	A.B.S.S		Chauffeur livreur
A 214	1949	Artisan batelier	Salarié Cie de traction		Cap. salarié navigation ind.
A 215	1949	Artisan batelier	A.B.S.S		Cafetier/T.I bat.
A 217	1953	Artisan batelier	A.B.S.S		Chauffeur de bus
A 218	1953	Artisan batelier	T.I	22 ans	Artisan batelier

Tableau II

CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION D'ENQUETE

Jeunes du groupe B.

Code	Année Nais.	Situation du père à l'instal. du fils	Forme d'entrée vie active ou situation actuelle	Age d'inst. à son compte	Situation	
					Devenir actuel	Projet profession
B 2	1963	Artisan batelier nav.	En formation CAP Batellerie			Art. bat.
B 10	1961	Artisan batelier nav.	ATR bateau du père		A.T.R	
B 11	1963	Artisan bat. dcd	En formation CAP Tourneur			Tourneur
B 12	1964	Artisan batelier	En formation CAP Batellerie			Art. bat.
B 13	1959	Artisan batelier	T.I	20 ans	T.I	
B 18	1959	Artisan batelier	Ouvrier usine		Gardien immeuble	
B 20	1959	Artisan batelier	T.I	18 ans	T.I	
B 21	1961	Artisan batelier ouvrier	Ouvrier Usinor		Ouvrier Usinor	
B 39	1960	Artisan batelier	Salarié Cie Nav. In.		C. à la part	
B 40	1963	Artisan batelier	A.B.S.S		Matelot	
B 44	1959	Artisan bat. dcd	Matelot bateau mouche		Salarié vedette	
B 61	1959	Artisan batelier	ATR bateau du père		ATR bateau du père	
B 65	1962	Artisan batelier	En formation CAP Tourneur			P. Tourneur
B 66	1960	Artisan batelier	Employé EDF		Agent EDF	
B 73	1959	Artisan bat. dcd	Employé Assurances		Employé Assur.	
B 74	1961	Artisan bat. dcd	Ouvrier intérimaire		Ouvrier intérim.	
B 94	1963	Artisan batelier	Demandeur d'emploi CAP Chauff. Plomberie			Chauffagiste
B 112	1961	Artisan batelier	Cadre moyen élect.		Cadre moyen électron.	

Tableau II

Jeunes du groupe B (suite)

Code	Année Nais.	Situation du père à l'instal. du fils	Forme d'entrée vie active ou situation actuelle	Age d'inst. à son compte	Situation	
					Devenir actuel	Projet profession.
B 119	1963	Artisan batelier	En formation CAP Batellerie			T.I Batelier
B 120	1962	Artisan batelier	CAP Service militaire			T.I Batelier
B 130	1959	Artisan batelier	Artisan batelier	21 ans	Artisan batelier	
B 136	1963	Artisan bat. dcd	Etudiant			Animateur socio-culturel
B 150	1964	Artisan batelier	En formation CAP Batellerie			T.I Batelier
B 157	1963	Artisan batelier	En formation CAP Mécanique			Mécanicien T.I
B 172	1959	Artisan bat. dcd	Salarié Nav. Ind.		Salarié Fl. clas.	
B 193	1959	Artisan batelier	Salarié bateau du père		VRP à terre	Art. bat.
B 198	1962	Artisan batelier	En formation CAP Batellerie			Art. bat.
B 208	1959	Salarié Nav. Ind. débarqué	Salarié à terre Flotte privée		Cadre moyen	
B 210	1963	Salarié flotte industrielle	Apprenti matelot		Apprenti matelot	
B 216	1964	Artisan bat. dcd	C. à la part bateau père		C. à la part 20% bateau mère	
B 220	1959	Artisan batelier	Ouvrier salarié Electricien		T.I Electric.	

Tableau III - EVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL DU TRANSPORT PUBLIC DE MARCHANDISES GENERALES SUIVANT
LES TYPES DE CONTRATS ET LES CATEGORIES DE TRANSPORTEURS

<u>Hors tour de rôle</u>	1 9 7 0				1 9 7 5				1 9 8 0			
	Cies	Pte Flot.	Artisans	Total	Cies	Pte Flot.	Artisans	Total	Cies	Pte Flot.	Artisans	Total
Contrat à temps	508 529	30 551	211 902	750 982	493 778	261 620	344 837		1 181 176	582 026	663 342	
Contrat au ton.	2 251 153	236 030	281 949	2 769 132	4 635 668	515 377	131 118		5 939 925	806 644	362 219	
Total hors tour de rôle	2 759 682	266 581	493 851	3 250 114	5 129 441	776 997	475 955	6 382 393	7 120 501	1 388 670	1 025 561	9 534 732
<u>Au tour de rôle</u>												
Voyage simple	1 737 616	2 582 167	8 663 640		810 196	2 601 959	6 177 248		216 881	2 186 404	6 288 808	
Lié à contrats	43 411	48 673	214 669		14 749	26 140	92 983		224 604	635 254	489 923	
Voyages multiples	2 437 624	3 745 472	5 052 592		800 292	2 119 653	2 400 632		628 220	437 654	1 188 865	
Lié à un contrat au ton.	17 362	2 608	34 040		84 158	79 287	148 136		113 242	1 231 235	407 772	
Total tour de rôle	4 236 013	6 378 920	13 964 941	24 579 874	1 709 395	4 827 039	8 818 999	15 355 433	1 182 947	4 490 547	8 375 368	14 048 862
Total Général	6 995 695	6 645 501	14 458 792	28 099 988	6 838 836	5 604 036	9 294 954	21 737 826	8 303 448	5 879 217	9 400 929	23 583 591

Note tableau III : Evolution du trafic du transport public de marchandises générales suivant le type de contrat et la catégorie des transporteurs.

Il faut avant tout noter que ce tableau ne concerne que les transports publics de marchandises générales soumis aux visas des Directions des Voies Navigables et règlementés par AR 29-06-12.

Il ne comprend ni les transports à réglementation internationale effectués sur le Rhin et la Moselle, ni les transports à réglementation nationale (trafic int. + export.), transport de marchandises générales effectué par des transporteurs privés, transports privés et publics effectués par bateau spécialisé (en ce qui concerne le transport public de marchandises spécialisées, il est exécuté dans sa quasi intégralité par les Compagnies de Navigation. Il ne comprend pas non plus les transports d'importation et de transit.

Nous rappelons pour mémoire les chiffres du trafic global en 1970 qui était de 110 millions de tonnes et en 1980 de 92 millions de tonnes.

Sur le marché, décrit par le tableau, on constate que si la baisse du trafic global est évidente, la part prise par les Compagnies de Navigation par rapport aux artisans est en nette augmentation et ceci essentiellement par l'intermédiaire des contrats au tonnage traités hors tour de rôle. Cette part est de 25 % en 1970 et de 36 % en 1980.

Il faut noter également le développement de la pratique des contrats à temps qui correspond pour l'artisan à la mise à la disposition du chargeur, de sa force de travail et de son bateau pendant une certaine période, dans ces conditions, le batelier artisan n'a plus la pratique du travailleur indépendant qu'il prétend être, mais une pratique proche de celle du salarié.

On complétera utilement la lecture de ce tableau par le tableau IV qui donne la répartition du trafic entre trafic intérieur et exportation. On voit que les artisans sont petit à petit exclus du marché intérieur pris en main par les Grandes Compagnies, ce qui les oblige à se reporter vers les voyages à l'exportation qui prennent une importance de plus en plus grande dans le trafic au tour de rôle.

Tableau IV

EVOLUTION DU TRAFIC DE LA FLOTTE PUBLIQUE FRANCAISE

Trafic intérieur et trafic à l'exportation

Catégorie de transporteur	Intérieur 1970	Exportation 1970	Intérieur 1975	Exportation 1975	Intérieur 1980	Exportation 1980
Compagnies	6 843 344	152 351	6 727 579	111 257	8 261 508	41 940
Petites Flottes	6 185 721	459 780	5 057 089	546 947	5 446 902	432,315
Artisans	12 691 156	1 767 636	7 359 625	1 935 329	7 331 209	2 069 720
Total	25 720 221	2 379 767	19 144 293	2 593 533	21 039 619	2 543 975
Total année	28 099 988		21 737 826		23 583 594	

On voit sur ce tableau que :

L'augmentation de la part des exportations est très nettement prise en charge par les artisans, tandis que le trafic intérieur est de plus en plus le fait des compagnies (trafic effectué pour l'essentiel sur les voies à grand gabarit).

Tableau V

EVOLUTION DE LA FLOTTE PUBLIQUE FLUVIALE SUIVANT LA
DIMENSION ET LE MODE DE PROPULSION

. Bateaux porteurs de marchandises classés selon la dimension des bateaux

	1965		1970		1975		1980	
	N b	Tonnage						
Chalands 38 m 50	822	754 074	718	668 689	716	778 699	696	811 624
Bateau de canal 38 m 50	5 961	2 159 893	4 895	1 783 987	4 423	1 615 342	3 454	1 281 762
Petits bateaux 34 m	403	64 883	182	35 228	114	23 490	35	7 818

. Selon le mode de propulsion

	1965		1970		1975		1980	
	N b	Tonnage						
Tractionnés	1 799	756 406	453	201 941	144	71 551	45	22 640
Poussé (barges)	186	246 996	345	372 887	544	596 593	526	634 144
Automoteurs	5 201	1 966 448	4 997	1 913 076	4 565	1 749 387	3 614	1 444 420
Parc total	7 186	2 969 850	5 795	2 487 904	5 235	2 417 531	4 185	2 101 204
Pousseurs	69		84		121		135	
Remorqueurs	162		34		10		6	
Parc total	231		118		131		141	

Tableau VI

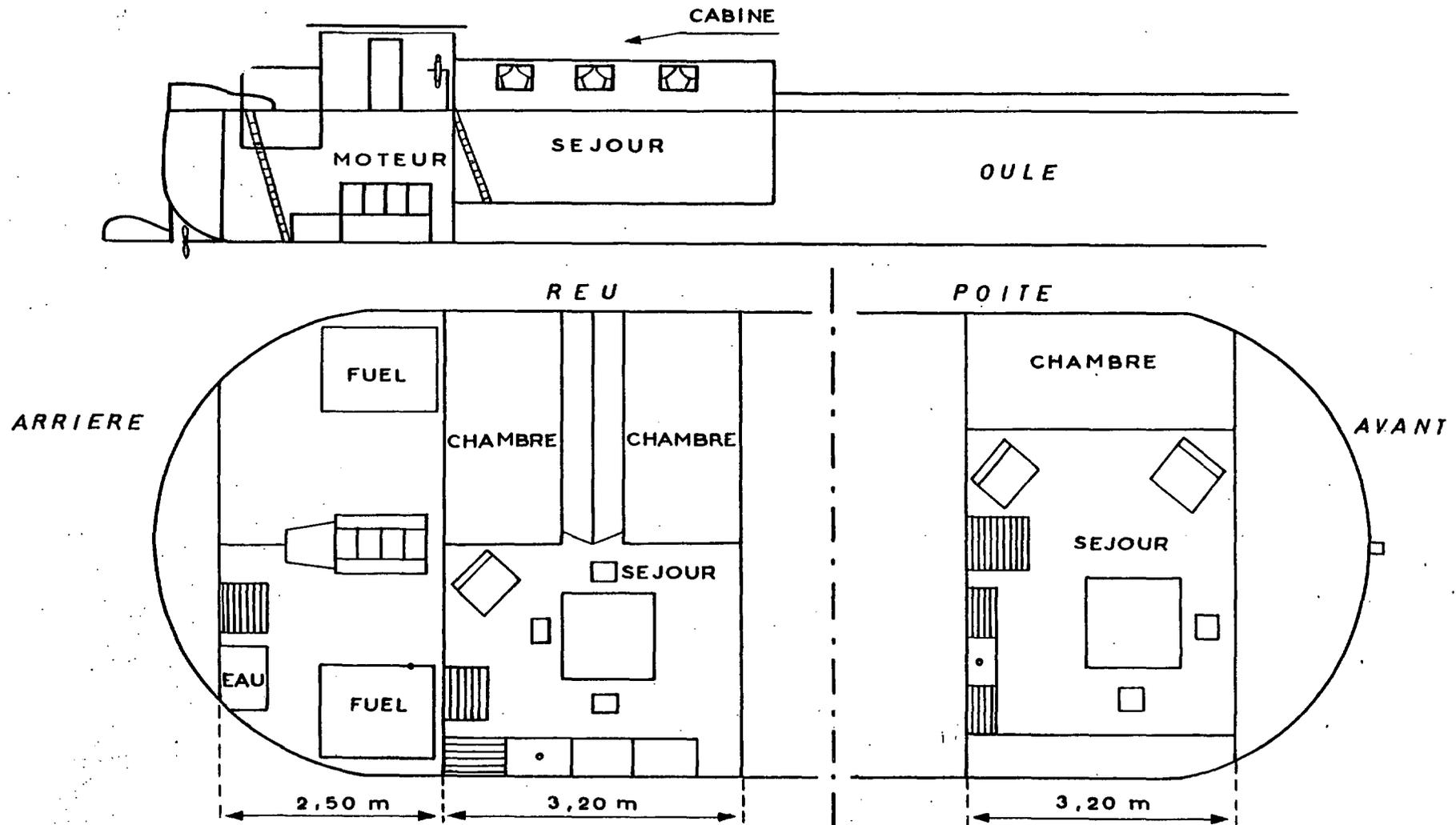
POPULATION DES TRAVAILLEURS DE LA FLOTTE FLUVIALE PUBLIQUE

	1965	1970	1975	1980
Travailleurs indépendants	4 865	4 267	3 557	2 676
Salariés	4 436	3 606	2 431	2 407

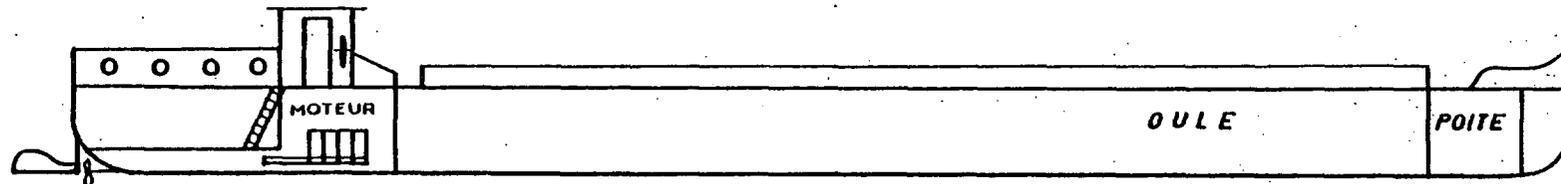
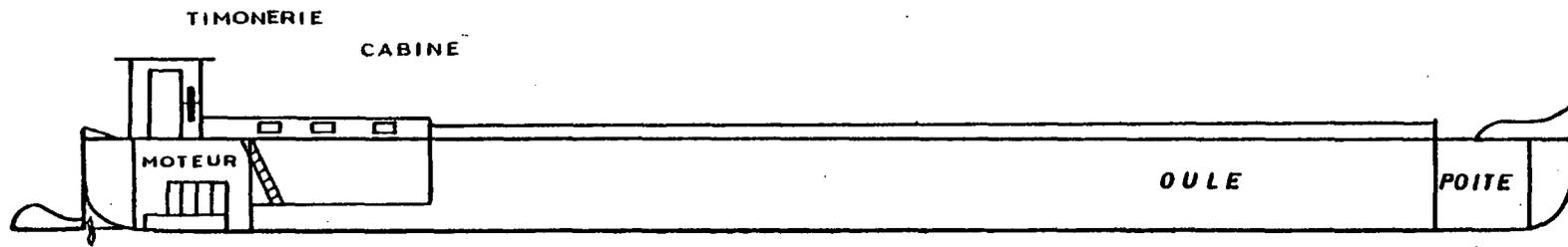
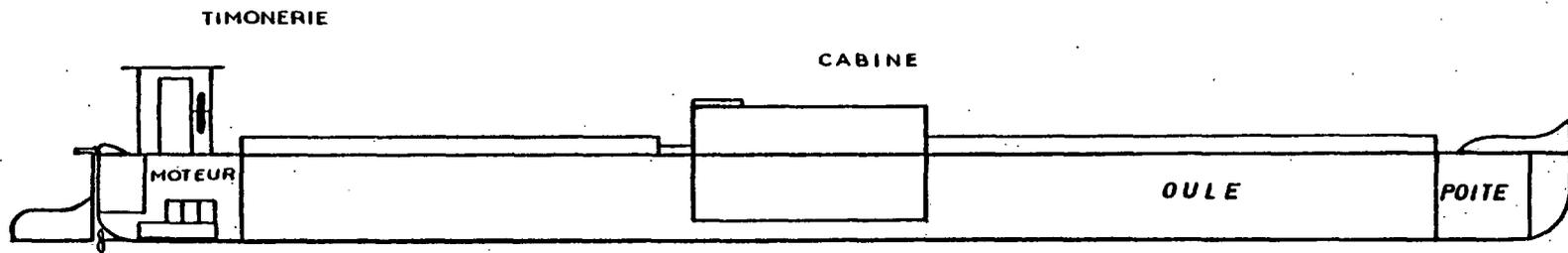
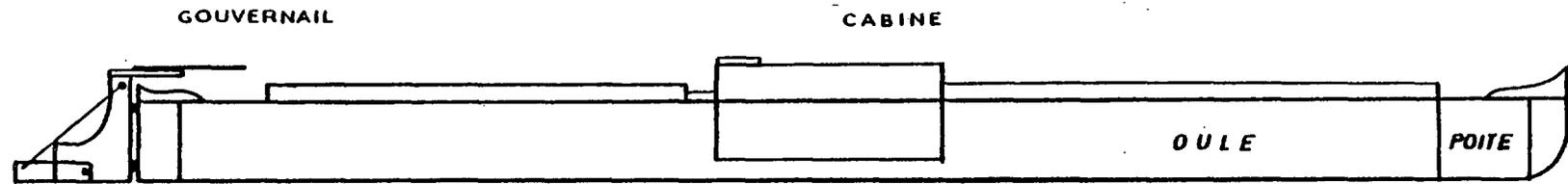
Nous n'avons malheureusement pas pu obtenir de chiffres différenciant la population des salariés de la flotte classique des salariés de la flotte industrielle.

CHAPITRE II

Plan interne d'une péniche



Evolution de l'habitat marinier



3) - ETUDE COMPARATIVE D'HABITATION - Appartements/pênières

	Nombre pièces	Habitacle (en m ²)	Dégagement (en m ²)	Rangement (en m ²)	Surface totale (en m ²)	Volume (en m ³)
Le Corbusier MARSEILLE	3	79,85	17,55	3,90	101,30	280,80
Cailhoustet IVRY	3	55,70	11,80	2,50	70,00	175
Péniche "DEBORA"	3	25,80	3,00	7,60	36,40	76,40
Péniche "SENJO"	3	31,00	1,10	3,80	35,90	75,40
Le Corbusier MARSEILLE	4	83,95	16,20	3,45	103,60	286,60
Cailhoutet IVRY	4	68,00	13,00	3,00	84,00	210,00
Péniche "BREDA"	4	41,40	1,50	1,90	44,00	94,00
Péniche "NEYT"	4	34,65	3,15	6,00	43,00	92,00

L'école à 5 ans

Cette réforme va être « cruelle » pour les familles non sédentaires. Comment imaginer la séparation d'un enfant de 5 ans de ses parents, sans ressentir au fond de soi-même un déchirement ?

Retirer un enfant à cet âge, c'est détruire la famille, d'une part en enlevant un petit être qui venait à peine de sceller le foyer, d'autre part en ôtant tout désir de maternité aux jeunes femmes exerçant des professions non sédentaires.

Que leur apporterait une naissance ? Une joie bien éphémère, vite estompée devant l'angoissante et précoce séparation.

« Rendez correcte la famille et la terre des hommes jouira d'un ordre stable », dit un proverbe chinois. Notre monde moderne ne devrait-il pas réaffirmer la définition de la famille ?

Imaginez un seul instant l'enfant à cet âge ; à peine aura-t-il balbutié « maman » qu'il se retrouvera comme un orphelin, loin des siens, dans un internat qui n'aura pas été construit pour lui. Victor Hugo a peut-être écrit son merveilleux poème « lorsque l'enfant paraît » devant un petit bonhomme de cet âge, « innocent et joyeux », disait-il.

Faut-il détruire un peu plus la famille ?

Bien qu'itinérants, les forains, les travailleurs de chantiers, certains industriels, les bateliers et tous ceux dont la profession oblige à de fréquents déplacements, séjournent parfois plusieurs semaines dans le même endroit.

Ce fut le cas des bateliers ces derniers temps, qui sont restés un mois en attente.

A Saint-Mammès, nous avons une école maternelle toute neuve ; combien de petits bateliers auraient pu profiter,

pendant ce mois, d'activités d'éveil ? Combien auraient pu découvrir l'école des tout-petits, faite pour eux, seulement pour eux, premier contact à la vie collective ? Lorsque le bateau repartirait, l'enfant serait peut-être un peu triste de quitter l'école, sa maîtresse... ses petits camarades... Pendant un mois, il aurait été externe, comme ses petits « copains » sédentaires...

Mais cela n'est pas possible, la maternelle n'est pas pour les petits « marinières »... Vous pouvez les inscrire, mais pour l'année scolaire complète.

Pourtant, je me souviens de mon village, de la classe les matins d'hiver, du crépitement du poêle couvrant une poésie récitée avec hésitation, du maître qui avait à cœur son métier d'enseignant.

Le temps passe... et même trop vite. Au village de ceux qui ont traîné leurs culottes sur les vieux bancs de l'école, certains sont commerçants, d'autres sont partis ailleurs, ou travaillent à l'usine du village voisin, et beaucoup sont bateliers...

Nous sommes nombreux à payer notre patente dans ce village ; à Paris, on aurait payé moins cher, mais Paris c'est grand ! et on nous chasse chaque jour un peu plus ; bientôt on aura plus le droit d'accoster ; Paris... c'est la capitale de l'auto-berge... Il faut donner un appui financier aux communes batelières, nous faisons vivre leurs commerçants, c'est vrai, et la patente est bienvenue dans une petite commune.

Nous sommes domiciliés à Saint-Mammès, ça pourrait être Strasbourg, Dunkerque ou Marseille...

Pourquoi faut-il « marchander » ? Pourquoi faut-il que l'instruction de l'enfant soit conditionnée à l'argent ? La scolarité gratuite doit être offerte à tous, même à des petits « marinières ».

« Mariquer ». A peine ce mot est-il prononcé que les portes se referment comme si on avait dit « lépreux ».

Le petit enfant du batelier a un visage comme les autres petits Français : il faut conserver son sourire, et ce « doux regard qui brille » (V. Hugo). Quelques passages en maternelle lui permettraient alors une adaptation plus facile lorsqu'il entrerait en internat.

MALBRUNOT Jean-Claude.
bateau « WILL-PAS ».

EVOLUTION DE LA SCOLARISATION EN
ECOLES NATIONALES DU PREMIER DEGRE
DES ENFANTS DE MARINIERS

	1967	1973	1974	1975	1976	1977
Nombre d'Etablissements	7	7	7	7	8	8
Nombre total d'élèves	1 136	1 137	1 124	1 158	1 163	1 092
dont :						
. Cours préparatoire	259	293	292	310	337	286
. Cours élémentaire	385	406	417	438	419	408
. Cours moyen	297	380	365	343	373	365
. Classes de perfectionnement et d'adaptation	195	53	50	67	36	33

C H A P I T R E I I I

Tableau I

SCOLARITE PRIMAIRE ET DEVENIR

Code	Année Nais.	Age début scolarité	Type d'établissement	Forme d'hébergement	Age fin primaire	Niveau atteint	Diplôme
A 15	1951	8 ans	ENPD Lille Internat privé	Internat	12 ans	CEP	CEP
A 24	1953	11 ans	Internat privé Confessionnel	Internat	12 ans	C.E1	Non
A 28	1949	8 1/2	Ecole communale ENPD Conflans	Grand-mère Internat	14 ans	CEP	CEP
A 58	1949	7 ans	ENPD Conflans Ecole communale	Internat	12 1/2	CEP	CEP
A 75	1953	8 ans	ENPD Conflans	Internat	12 ans	CEP	CEP
A 78	1953	8 ans	Ecole bateliere ENPD Douai	Internat	12 ans	CEP	CEP
A 79	1953	8 ans	ENPD Douai ENPD Bethune	Internat	12 ans	CEP	CEP
A 85	1952	7 ans	ENPD St Mammès	Hébergé chez une tante	12 ans	CEP	CEP
A 107	1953	8 ans 10 ans	CNTE ENPD Lille	Internat	12 ans	C.M2	Non
A 118	1952	7 ans	Ecole communale	Héberg. chez parents/amis	12 ans	C.M2	Non
A 122	1952	7 ans	ENPD Bethune	Internat	13 ans	C.M2	CEP
A 140	1949	7 ans	Ecole communale	Hébergé chez des amis	14 ans	C.M2	Non
A 142	1949	6 1/2	ENPD Conflans	Internat	13 ans	C.M2	Non
A 153	1953	7 ans	ENPD Conflans	Internat	13 ans	C.M2	Non
A 174	1949	9 ans	Ecole communale	Hébergé chez grand-mère	13 ans	C.M1	Non
A 191	1952	7 ans	ENPD St Mammès	Internat	14 ans	CEP	CEP
A 192	1953	8 ans	Ecole communale Corresp. CNTE	Hébergé chez particulier	14 ans	CEP	CEP
A 204	1953	8 ans	ENPD Douai	Internat	14 ans	CEP	CEP

SCOLAIRE DU GROUPE A

Ensgt Secondaire général	Ensgt Technique professionnel	Age fin d'études	Diplome	Devenir professionnel
6ème à 3ème	Cours corresp. langues	16 ans	Non	R. Salarié Navigation Industrielle
Non	Non	14 ans	Non	R. Artisan batelier
Non	Non	14 ans	Non	R. Artisan batelier
Non	Non	12 1/2	Non	R. Artisan batelier
6ème/5ème	CAP Mécanique	17 ans	CAP Mécanique	N.R Cadre technique moyen automobile
6ème à 3ème	BEP Chaudronnerie	18 ans	BEP Chaudron.	N.R Chauffeur S.N.C.F.
6ème à 3ème	CAP Mécanique	18 ans	BEPC CAP Mécanique	N.R O.P Pord de Dunkerque
6ème à 3ème	Lycée Technique	20 ans	BEPC BAC Technique	N.R. Conférencier Projectionniste T.I
6ème à 3ème	CET Lille	18 ans	CET CAP Bat. Rhin	R. Artisan batelier
6ème/5ème	Non	14 ans	Non	R. Artisan batelier
Non	LEP CAP Mécanique	15 ans	CAP Mécanique	R. Artisan batelier
Non	Non	14 ans	Non	R. Artisan batelier
6ème à 3ème	6 mois Mécanique	17 ans	Non	R. Artisan batelier
6ème/5ème	Non	16 ans	Non	R. Artisan batelier Débarqué en 1981
Non	Non	13 ans	Non	Contremaitre à la part Bateau du père
Non	Non	14 ans	CEP	N.R O.P Usine
Non	Non	14 ans	CEP	R. salarié petite flotte gravier classique
2 ans par Corresp.	Non	16 ans	CEP	R. salarié flotte privée sable classique

Tableau I

SCOLARITE PRIMAIRE ET DEVENIR

Code	Année Nais.	Age début scolarité	Type d'établissement	Forme d'hébergement	Age fin primaire	Niveau atteint	Diplome
A 205	1950	6 ans	Ecole communale	Hébergé chez une tante	14 ans	CEP	CEP
A 206	1949	9 ans	Ecole communale	Hébergé chez des amis	14 ans	C.M2	Non
A 211	1949	6 ans	ENPD Conflans Internat privé	Internat	15 ans	CEP	CEP
A 213	1949	8 ans	Internat privé (curés)	Internat	14 ans	CEP	CEP
A 214	1949	7 1/2	Ecole communale	Hébergé chez grand-mère	11 1/2	C.E2	Non
A 215	1949	11 ans	ENPD Lille	Internat	12 ans	C.E2	Non
A 217	1953	6 1/2	ENPD Conflans	Internat	14 ans	CEP	CEP
A 218	1953	7 ans	Corresp. CNTE Ecole communale	A bord	14 ans	CEP	CEP

SCOLAIRE DU GROUPE A

Ensgt Secondaire général	Ensgt Technique professionnel	Age fin d'études	Diplome	Devenir professionnel
Non	Non	17 ans	CEP	N.R. Capitaine vedette/Seine salarié tourisme
Non	Non	14 ans	Non	N.R. Capitaine vedette/Seine tourisme
Non	Non	15 ans	Non	R. Artisan batelier
Non	Non	14 ans	Non	N.R. Chauffeur livreur
Non	Non	11 1/2	Non	R. Capitaine salarié Navigation Industrielle
Non	Non	12 ans	Non	R. après débarquement Artisan batelier
Non	2 ans Mécanique Stage transport	16 ans	CEP	N.R. Chauffeur de bus urbain
Non	Lycée Techn. CAP Elec/Fr.	18 ans	CEP BEP + 2 CAP	R. Artisan batelier

Tableau II

SCOLARITE PRIMAIRE ET DEVENIR

Code	Année Nais.	Age début scolarité	Type d'établissement	Forme d'hébergement	Age fin primaire	Niveau atteint	Diplome
B 12	1964	7 ans	Ecole communale	Chez parents	14 ans	C.M2	Non
B 11	1963	7 1/2	ENPD Conflans école privée	Internat chez parents	14 ans	C.M2	Non
B 18	1959	7 ans	ENPD St Mammès	Internat	14 ans	C.M2	Non
B 20	1959	7 ans	ENPD Lille St Omer Ecole C.	Internat chez Grand-par.	14 ans	CEP	Non
B 39	1960	6 ans	ENPD Lille	Internat	12 ans	CEP	Non
B. 44	1959	7 ans	ENPD Conflans	Internat	12 ans	CEP	Non
B 65	1962	7 ans	ENPD Lille	Internat	12 ans	C.M2	Non
B 73	1959	6 1/2	ENPD Conflans	Internat	11 ans	C.M2	Non
B 74	1961	7 ans	Ecole publique	Internat	12 ans	C.M2	Non
B 112	1959	7 ans	ENPD Conflans	Internat			Non
B 119	1963	6 ans	ENPD Conflans	Internat	14 ans	C.M2	Non
B 120	1962	7 ans	Internat privé Ecole privée	Internat chez grand-m.	15 ans	CEP	CEP
B 130	1959	6 1/2	ENPD St Mammès	Internat	11 ans	C.M2	Non
B 136	1963	7 ans	Ecole communale	Parents débarqués	11 ans	C.M2	Non
B. 150	1964	6 ans	ENPD	Internat	11 ans	C.M2	Non
B 157	1963	6 ans	Ecole communale ENPD Barentin	Internat chez les soeurs	12 ans	C.M2	Non
B 172	1959	7 ans	ENPD Conflans	Internat	13 ans	C.M2	Non
B 193	1959	7 1/2	ENPD Conflans	Internat	12 ans	C.M2	Non

SCOLAIRE DU GROUPE B

Ensgt Second. général	Ensgt Techn. professionnel	Age fin d'études	Diplome	Projets ou devenir professionnel	
				Non actif	Actif
6ème	CAP Batelier Tremblay	18 ans	Non	R. artisan batelier	
5ème	CAP Tourneur C.E.T.	18 ans	Non	N.R Ouvrier tourneur	
6ème	CAP Mécanique C.E.T	18 ans	CAP Mécanique		N.R Gardien d'immeuble
Non	Non	14 ans	Non		R. Artisan batelier
Non	LEP Prép. CAP Diéseliste	15 ans	Non		R. C/à la part bat. parents
6ème/5ème	Non	14 ans	Non		N.R. Salarié bat. mouche
Jusqu'en 3ème	LEP CAP Fraiseur	18 ans	CAP Fraiseur	N.R Ouvrier Fraiseur	
6ème à 3ème	2ème/1ère Lycée techn.	19 ans	BAC Technique		N.R. Assurance bateaux
6ème à 3ème	Prép. BEP Tourn./Frais.	18 ans	BEP Tourn/Fr.		N.R Ouvrier intérimaire
6ème à 3ème	Prép. BEP electronique		BEP electr.		Ingénieur électronique
Non	Prép. CAP Batelier	19 ans	CAP Batelier	R. Artisan batelier	
Non	CAP Batelier Tremblay	18 ans	CAP Batelier	R. Artisan batelier	
6ème/5ème	CAP Batelier CAP Fraiseur	18 ans	CAP Bat. Fraiseur		R. Artisan batelier
6ème/3ème 3 Term. Lycée		18 ans	BAC D	N.R Animateur Psy. Culturel	
6ème/5ème	LEP 2 ans Mécanique	18 ans	Non	Artisan batelier	
6ème à 3ème	CAP Mécanique CAP Elect.	19 ans	CAP Méc. Elect.	Mécanicien Artisan	
Non	Non	13 ans	Non		R. Salarié Pte flotte publique
6ème/5ème	CET CAP Batellerie	18 ans	CAP Batelier		R. C/à la part bateau parents

Tableau II (suite)

SCOLARITE PRIMAIRE ET DEVENIR

Code	Année Nais.	Age début scolarité	Type d'établissement	Forme d'hébergement	Age fin primaire	Niveau atteint	Diplome
B 208	1959	6 ans	ENPD Conflans	Internat	14 ans	CEP	Non
B 219	1963	6 ans	ENPD Lille	Internat	12 ans	C.M2	Non
B 220	1959	8 ans	ENPD Conflans	Internat	12 ans	C.M2	Non
B 216	1964	5 1/2	ENPD Lilles	Internat	10 ans	C.M1	Non

SCOLAIRE DU GROUPE B

Ensgt Second. général	Ensgt Techn. professionnel	Age fin d'études	Diplome	Projets ou devenir professionnel	
				Non actif	Actif
Non	CAP Batelier du Rhin	18 ans	CAP Bat. Rhin		Cadre moyen sabl. à terre
Non	Non	12 ans	Non		Matelot sur bateau artisan
6ème à 3ème	Lycée techn. BEP Electric.	18 1/2	BEP Elect.		N.R Artisan électricien .
Non	Non	11 ans	Non		C/à la part bateau mère

Tableau IIISCOLARISATION DES ENFANTS DE BATELIERSde 6 à 16 ans

(Recensement 1975)

Age des enfants	Total	Enfants scolarisés à terre	
6 ans	279	29	10,3 %
7 ans	258	163	63,1 %
8 ans	278	210	75,5 %
9 ans	258	198	76,7 %
10 ans	243	193	79,4 %
11 ans	248	198	79,8 %
12 ans	241	183	75,9 %
13 ans	232	163	70,2 %
14 ans	238	144	60,5 %
15 ans	235	99	42,1 %
16 ans	262	90	34,3 %

Une exception ?

Parisien Libéré du 4/08/1955

POUR LA PREMIÈRE FOIS EN FRANCE

L'ainé d'une famille de mariniers artisans est reçu à l'École polytechnique

Il avait fait toutes ses études comme boursier de l'État

A MARREÉ en amont du pont d'Iéna, la péniche à moteur « Sainte-Thérèse », de Dunkerque, affrétée pour Març-en-Barœul, se laisse doucement bercer par les vagues qui soulèvent ses sœurs en voyage ; c'est là qu'habite, au grand complet grâce aux vacances scolaires, une bien sympathique famille de bateliers artisans. M. André Heude, sa femme, Rolande, leurs cinq fils : Tony, 21 ans ; Guy, 19 ans ; deux jumeaux de 14 ans, Jaśky et Ronald, et le petit dernier, un adorable blondin, gai comme un pinson et remuant comme un cabri, Jean-Noël, qui a 3 ans.

Dans l'étroite cabine, propre comme un sou neuf et sifurant l'encaustique, Mme Heude s'affaire devant son journal et ses cinq garçons ont l'appétit solide. Son mari, un gars robuste, carré d'épaules, nous précède : « Rolande, c'est Le Parisien qui vient pour féliciter Tony. »

Deux têtes blondes, ce sont les jumeaux, un troisième, c'est Jean-Noël, sortent d'une école : « Tony ! Tony ! c'est Le Parisien qui vient te voir, tu arrives ? »

Et Tony arrive. Nous avons devant nous, en maillot de corps, les traditionnels sabots de batellerie aux pieds, le premier enfant d'une famille batelière admis à l'École polytechnique la prestigieuse institution, d'où sortent ces X, dont le rôle est déterminant dans l'administration économique et l'industrie de notre pays. On sait que son concours est le plus difficile qui soit :

— M. Tony Heude, quelles études avez-vous donc faites pour arriver à Polytechnique ?

Ce jeune savant est de la plus charmante modestie, il faut presque lui arracher les paroles, mais heureusement ses frères, tout fiers de lui, y suppléent. Ainsi apprenons-nous que Tony, vivant à bord jusqu'à l'âge de 10 ans, ayant passé son certificat grâce à ses parents qui lui avaient appris à lire et à écrire, a été admis comme boursier interne au lycée de Valenciennes d'abord, au lycée de Douai ensuite. Des succès ininterrompus puis l'éblouissante montée, le concours, le succès.

Tony retrouve la voir : « Ce n'est pas moi qu'il faut féliciter, mais

bien mes parents qui ont tout sacrifié pour nous. Guy vient d'être admissible à mathém., les jumeaux, tous les deux reçus au B.P.E.C. vont entrer en seconde, tout cela c'est grâce à mes parents... »

— Et Jean-Noël ?
Tout le monde rit : « Jean-Noël sait déjà ses lettres », dit tendrement sa maman.

M. Heude, le père, tire la leçon : « Ce que vous devriez dire dans votre journal, c'est que c'est un vrai miracle quand un petit marinier arrive à faire ses études. Nos écoles

batelières ne peuvent en recevoir que la dixième partie ! Ah ! ce ne sont pas les promesses qui manquent. Vous les aurez vos écoles ! Combien de fois, l'ai-je entendue cette phrase... Pourtant nous sommes des Français comme les autres et même de bons Français il n'y a pas de déserteurs chez nous... »

Les Heude de père en fils, sont bateliers navigants. Leur fils aîné, quand il sortira des ponts et chaudières, sera sans doute affecté aux voies navigables, et l'on peut avancer sans craindre de démentir que si, sur le plan théorique, ses collègues seront à sa hauteur, il ne craindra aucune concurrence sur le pratique ! La navigation fluviale, ses études, il les connaît depuis l'enfance...

— Et où passerez-vous vos vacances ?

— A bord, voyons ! En famille...

R. C.



La famille Heude sur la péniche Sainte-Thérèse ; marqué d'une croix : Tony Heude. (Photo « LE PARISIEN libéré »)

CONTRAT D'APPRENTISSAGE

Entre les soussignés :

Employeur

M. (1) *G. F. P. R. Engel*

Adresse *Chapelle de la Madeleine*

Activité collective exercée *Commerce*

Age *55 ans*

d'une part,

Représentant légal

et M. (1)

Adresse

Profession

Lieu d'emploi

agissant en qualité de père, mère, tuteur, tutrice (2) du jeune

Apprenti

M. (1) *G. F. P. R. Engel*

Adresse *Chapelle de la Madeleine*

né à *Chapelle de la Madeleine* le *15 Mars 1949*

ouvrant

(2) droit aux allocations familiales

n'ouvrant pas

d'autre part,

il a été convenu ce qui suit :

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

ENGAGEMENT DE L'EMPLOYEUR.

M. *G. F. P. R. Engel* s'engage à prendre comme apprenti *M. Engel* et à lui enseigner méthodiquement, progressivement et complètement la profession de *commerçant* en le traitant en bon père de famille.

Il ne l'emploiera que pour des travaux et que pour des services se rattachant à l'exercice de cette profession.

Il préviendra ses représentants des fautes graves qu'il pourrait commettre ainsi que des maladies, absences ou faits de nature à motiver leur intervention.

ENGAGEMENT DU REPRÉSENTANT DE L'APPRENTI.

M. promet que son, sa, fils, fille, pupille (2) donnera satisfaction à son employeur par son travail, dans la mesure de ses aptitudes et de ses forces et qu'il lui manifestera fidélité, obéissance et respect.

Il déclare que son, sa, fils, fille, pupille (2) n'est lié par aucun contrat d'apprentissage et qu'il est libre de tout engagement.

DURÉE DU CONTRAT.

Le présent contrat est conclu pour une durée de *deux ans* au *15 Mars 1951*

Si l'une ou l'autre des parties le désire, cette durée pourra être prolongée des périodes correspondant aux absences de l'apprenti supérieures à quinze jours.

NATURE DE LA FORMATION DONNÉE.

La formation sera donnée de la manière suivante (3) :

a) Formation théorique et pratique dans le même établissement. } école (centre, cours) d'entreprise, inter-entreprise, dépendant d'un organisme professionnel ou interprofessionnel.
} école (centre, cours) privé autre que ci-dessus.
} école (centre) publique.

b) Formation pratique de l'employeur. } en atelier spécial d'apprentissage et théorique par cours } oral
} sur le lieu de travail. } professionnel } par correspondance

c) Formation pratique sans formation théorique. (4)

DECLARATION D'APPRENTISSAGE (1)



Je soussigné :

Nom et prénom **DEBRUËLE** Yvon

Adresse Chez **Mme VERBAER** I Impasse Scalbert - Av L. Jouhaux à **LILLE**

Employeur : Profession **Marinier - bateau " CONQUIS "**

Né le **23 Novembre 1923**

Nationalité **Française**

déclare employer comme apprenti e **marinière** (2)

pour une durée de **3** ans commençant à courir le : **1/10/68**

pour se terminer le **1/10/1971** , mon enfant

Nom et prénom **DEBRUËLE** ^{Yves} ~~Yvonne~~ **2 53 10 62 119 031**

Apprenti : Né le **12 Octobre 1953** à **BETHUNE** (**Fas-de-Calais**)

Nationalité : **Française**

La formation sera donnée de la manière suivante (3)

pratique par l'employeur sur le bateau et théorique par cours par correspondance

Je m'engage à observer la réglementation sur l'apprentissage conformément aux termes de l'article 2 de la loi du 20 MARS 1928 :

"Si le père, la mère ou le représentant d'un mineur entendent l'employer comme apprenti, ils seront obligatoirement tenus d'en faire la déclaration au Secrétariat du Conseil des Prud'hommes ou, à défaut, au Greffe de la Justice de Paix de leur résidence. Cette déclaration sera assimilée dans tous ses effets à un contrat écrit d'apprentissage".

Fait à **Lille** , le **10/10/68**

Signature de l'employeur : signature de l'apprenti :

[Signature of employer]

[Signature of apprentice]

- (1) La déclaration est à remplir en **6** exemplaires
- (2) Métier de l'apprenti
- (3) Indiquer la formule convenable parmi les suivantes, selon le cas
 - (a) Formation théorique et pratique dans le même établissement
 - (b) Formation pratique par l'employeur sur le lieu de travail et théorique par cours professionnels oraux - ou par correspondance
 - (c) Formation pratique sans formation théorique.

1969/110

M. Maguier
chargé des fonctions d'inspecteur du travail
Le Contrôleur de la Main-d'Œuvre

Ne rien écrire dans ce cadre

Département

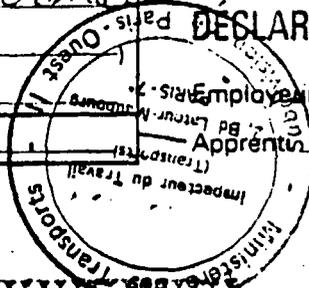
Seine et Marne
Navigation
C.F.A. Intérieure

Contrat Déclaration (1) enregistré le 18-11-1981
 Sous le n° 81/8 (NF)
 Par L'INSPECTION DU TRAVAIL (Transports) M. PETIT
 Date de début : 26.09.1981 Date de fin : 25.09.1983
 (s'il y a lieu, prorogé jusqu'au _____)
 Par avenant du : _____
 Agrément employeur n° : 720-8

CONTRAT (1)

D'APPRENTISSAGE

DÉCLARATION (1)



DUPONT Jean

DUPONT Fabrice

23 NOV. 81 - 22005

~~CONTRAT~~ (1)

~~DU SECTEUR DES METIERS~~ (2).

RELEVANT DU SECTEUR INDUSTRIEL ET COMMERCIAL (2).

DÉCLARATION (1)

~~DU SECTEUR AGRICOLE~~ (2).

CONSTITUANT POUR L'APPRENTI { SON PREMIER CONTRAT (1)

{ ~~UN NOUVEAU CONTRAT AVEC UN AUTRE EMPLOYEUR~~ (1)

ENTRE LES SOUSSIGNÉS

qui déclarent avoir pris connaissance des dispositions du Code du Travail relatives à l'apprentissage et s'engagent à les respecter.

D'UNE PART.

EMPLOYEUR

Nom : DUPONT Prénoms : Jean

Lien de parenté (3) : père

Dénomination et adresse de l'entreprise : 109 rue Grande
77670 SAINT DAMES

Adresse de l'établissement où s'effectue l'apprentissage :
Bateau "HERMINE" P12265F

N° de téléphone : _____

Activité principale exercée : Transports fluviaux de marchandises

Organismes où sont versées les cotisations sociales : CRSAP de la Batellerie
9 place des Voges PARIS (4ème)

N° d'immatriculation de l'employeur (ou de l'établissement) :

(N° S.I.R.E.T.) 775102469809011

Numéro du code A.P.E. (éventuellement) : 7002

Nombre de salariés de l'établissement (non compris les apprentis) : 0

Voir les notes « en renvoi » page 4.

APPRENTI

Nom : DUPONT Prénoms : Fabrice
 Sexe : M Nationalité : F
 Adresse : 100 rue des Lilas
77670 SAINT MARMES
 et lieu
 Date de naissance : 25.09.1965 - BEZONS (78) (95)
 Date de fin d'études : 30 avril 1981
 Dernier établissement scolaire fréquenté : L.E.P Jacquard (Barentin)-76
 Dernière classe fréquentée : C.E.P
 Diplômes obtenus : néant
 Numéro d'immatriculation à la sécurité sociale (4) :

1615097810632771 cli 08

REPRÉSENTANT
LÉGAL :

Nom : DUPONT Prénoms : Jean
 Adresse : 100 rue des Lilas
77670 SAINT MARMES

IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

CLAUSES GÉNÉRALES

Le présent contrat est régi par les dispositions législatives et réglementaires applicables aux relations entre employeurs et apprentis et, le cas échéant, par la convention collective suivante :

Contrat Collectif de la Navigation Intérieure

DURÉE DU CONTRAT

La date du début de l'apprentissage est fixée au : 26 septembre 1981
 Le contrat d'apprentissage a une durée de : 24 mois et prendra fin le : 25 septembre 1983

CONDITIONS DE FORMATION DE L'APPRENTI

Formation pour le métier de : marinier
 conduisant au diplôme de l'enseignement technologique suivant : C.A.P de Navigation Intérieure

La formation sera dispensée :

1. Pour partie sur le lieu de travail (1) dans un centre d'entreprise ou interentreprises (1) à l'adresse suivante : Bateau "MÉRISSE" P12265F

2. Pour partie au C.F.A. (ou pendant la période Intérieure dans l'établissement d'enseignement) suivant :

Dénomination : C.F.A de la Navigation Intérieure
Tremblay sur Mauldre 76490 MONTFORT L'ÉVÉQUE

Adresse :

Le salaire horaire (5) est fixé comme suit pour chacun des semestres :

Premier semestre : 15 % du S.M.I.C F
 Deuxième semestre : 25 % du S.M.I.C F
 Troisième semestre : 35 % du S.M.I.C F
 Quatrième semestre : 45 % du S.M.I.C F
 Cinquième semestre : _____ F
 Sixième semestre : _____ F

A la date de la signature du contrat, le taux horaire du S.M.I.C. est de : 16,72 F *

Les avantages en nature venant en déduction du salaire brut sont évalués à la date de la signature du contrat aux montants ci-après (6) :

Nourriture : _____ F
 Logement : _____ F
 Total : _____ F

L'employeur, ascendant de l'apprenti, est tenu de verser semestriellement au moins 25 p. 100 du montant du salaire ci-dessus, après déduction des avantages en nature, au compte n° 054 0046 0115 ouvert au nom de l'apprenti auprès de :

— La caisse d'épargne de : _____

Adresse : _____ (1):

— La banque : _____

Adresse : _____ (1):

— Le centre de chèques postaux de : _____ (1):

ENGAGEMENT DE L'EMPLOYEUR

L'employeur susvisé s'engage :

1° A assurer ou à faire assurer à l'apprenti une formation méthodique et complète conduisant au diplôme de l'enseignement technologique prévu au présent contrat et à l'inscrire à l'examen afférent à ce diplôme. Cette formation sera dispensée pour partie dans l'entreprise et pour partie dans le C.F.A. (ou pendant la période transitoire dans l'établissement d'enseignement) désigné à la rubrique relative aux conditions de formation de l'apprenti;

2° A faire suivre à l'apprenti tous les enseignements et activités pédagogiques organisés par le centre où il est inscrit;

3° A assurer ou à faire assurer dans l'entreprise la formation pratique de l'apprenti en lui confiant notamment des tâches ou des postes de travail permettant l'exécution des opérations ou travaux faisant l'objet d'une progression annuelle, arrêtée d'un commun accord entre le centre et les représentants des entreprises envoyant leurs apprentis audit centre de formation;

4° A effectuer, dès l'entrée de l'apprenti dans son entreprise, les déclarations obligatoires pour que celui-ci bénéficie des lois sociales en vigueur;

5° A prévenir les parents ou leurs représentants ainsi que le directeur du C.F.A. en cas de maladie ou d'absence de l'apprenti mineur ou de tout autre fait de nature à motiver leur intervention.

ENGAGEMENT DE L'APPRENTI

L'apprenti s'engage à travailler pour son employeur pendant la durée du contrat et à suivre avec assiduité l'enseignement du C.F.A.

* Il est précisé que dans le cas où, par suite d'une augmentation du taux horaire du S.M.I.C. postérieure à la date de signature du contrat, les taux de salaire horaire mentionnés dans le contrat se trouveraient inférieurs aux minima fixés par l'article D 117-1 du Code du Travail, il y aurait lieu à révision de ces taux.

DURÉE DU TRAVAIL

Sauf dérogations accordées dans les conditions prévues par les dispositions en vigueur, la durée du travail pour les apprentis de moins de dix-huit ans ne peut excéder quarante heures par semaine et huit heures par jour. Le temps consacré par l'apprenti aux enseignements et activités pédagogiques organisés par le centre où il est inscrit est compté dans l'horaire de travail.

RÉSILIATION DU CONTRAT

Le contrat peut être résilié par l'une ou l'autre des parties pendant les deux premiers mois de l'apprentissage. Cette résiliation ne peut donner lieu à indemnité sauf stipulation mentionnée aux clauses particulières. Passé ce délai, la résiliation ne peut intervenir que sur un accord exprès et bilatéral des cosignataires ou à défaut être prononcé par le conseil de prud'hommes ou le juge d'instance dans les conditions prévues par le titre I^{er} du livre I^{er} du code du travail. La résiliation doit être constatée par écrit. Dans tous les cas, elle doit être notifiée par l'employeur au directeur du C.F.A. (1), à la chambre de métiers (1) ainsi qu'au service ayant enregistré le contrat.

CLAUSES PARTICULIÈRES

Fait à Rouen le 25 juin 1981
en trois exemplaires.

Signature de l'employeur,



Signature du représentant légal,



Signature de l'apprenti,



L'avis d'orientation prévu à l'article R. 117-9 du Code du Travail est joint au présent contrat.

Cadre réservé au C.F.A.

L'apprenti est inscrit dans la section suivante : C. A. P. DE NAVIGATION FLUVIALEDate du début du cycle de formation : 21 Septembre 1981

Durée du cycle de formation à la date de signature :

Première année : 360 heuresDeuxième année : 360 heures

Troisième année (éventuellement) : _____

Visa du C.F.A. :

Le Directeur

Date : 15 Juillet 1981

C.F.A.N.I.
Numéro d'immatriculation du C.F.A. : 0171811210131J
LE TRSMBLAY-SUR-MAULORE

78480 MONTFORT-L'AMAURY

(1) Rayer la mention indiquée. Tél. : 436.09.76

(2) Rayer les mentions qui ne concernent pas la formation assurée à l'apprenti.

(3) A remplir dans le cas de déclaration d'apprentissage.

(4) A remplir si l'apprenti est déjà affilié à un régime de sécurité sociale.

(5) Ce taux est au moins égal au salaire minimal exprimé en un pourcentage du S.M.I.C. et fixé comme suit :

Pour les formations d'une durée au moins égale à deux ans : premier semestre 15 p. 100; deuxième semestre 25 p. 100; troisième semestre 35 p. 100; quatrième semestre 45 p. 100; cinquième et sixième semestres 60 p. 100 lorsque la durée normale de la formation est portée exceptionnellement à trois ans, 45 p. 100 en cas de prolongation d'une formation normalement assurée en deux ans.

Pour les formations dont la durée est ramenée à titre exceptionnel à un an : premier semestre 25 p. 100; deuxième semestre 35 p. 100. Ces pourcentages sont uniformément majorés de 10 p. 100 du S.M.I.C. à compter du début du mois qui suit celui au cours duquel l'apprenti a atteint l'âge de dix-huit ans.

(6) Sauf si un taux moins élevé est prévu par une convention collective ou par un contrat particulier, les avantages en nature ne peuvent être déduits du salaire de l'apprenti que dans la limite de 75 p. 100 de la déduction autorisée en ce qui concerne les autres travailleurs par la réglementation applicable en matière de sécurité sociale. Ces déductions ne peuvent excéder chaque mois un montant égal aux trois quarts du salaire.

CHAPITRE IV

Tableau I

FORMATION ET ITINERAIRES

Code	Situation du père à l'inst. Outil/TYpe d'exploitation	Nb. d'enfant dans la famille et devenir	Situation actuelle du père
A 15	38m50 vendu. Remarié à terre (20 ans) débarqué	2 enf. Charcutier Cuisinier	Remariage à terre débarqué
A 24	38m50 retraité (fils 22 ans)	6 enf. 5 débarqués 1 ouvrier	Artisan batelier retraité à terre
A 28	60 m 600 Tonnes (fils 26 ans)	1 enf. Navigue	Artisan batelier décédé
A 58	38m50 bois motorisé (fils 20 ans)	1 enf. Navigue	Artisan batelier décédé
A 75	30 m bois motorisé (fils 18 ans)	3 enf. tous débarqués	Art. batelier débarqué gardien immeuble
A 78	38m50 exploitation déficit. (fils 18 ans)	2 enf. Débarqué	Art. batelier débarqué gardien immeuble
A 79	38m50 exploitation déficit. (fils 18 ans)	2 enf. Débarqué	Art. batelier débarqué gardien immeuble
A 85	38m50 exploitation moyenne (fils 20 ans)	Fils unique	Artisan batelier Naviguant
A 107	2 bat. 38m50 exploitation moyenne (fils 18 ans)	Naviguant	Artisan batelier retraité
A 118	38m50. Débarque/travaille à terre. Cède le bateau à fils	Fils unique	Artisan batelier retraité
A 122	38m50. Navigue. Bonne exploitation. 1 bateau vendu à un frère	2 enf. naviguent	Artisan batelier navigue
A 140	38m50 automoteur fer exploitation déficitaire	1 enf. conducteur vedette tourisme	Débarqué décédé
A 142	38m50 automoteur Exploitation moyenne	1 enf. BAC F3	Artisan batelier navigue
A 153	38m50 Pb. Santé père + soeur Exploitation réduite	1 enf. BEP CAP à terre	Artisan batelier Navigue
A 174	38m50 motorisé en 71 achat d'un second bateau	3 enf. 2 naviguent 1 ouvrier	Artisan batelier débarqué
A 191	Débarqué pour retraite Bateau vendu à une fille	4 enf. Magas. élect. ménag. Ouvrier à terre	Artisan batelier débarqué, retraité
A 192	Sal. Pt Fl. classique/ Avant art. bat./Coulé	4 enf. 3 sal. fl. class. 1 à terre	Salarié décédé
A 204	Artisan salarié sablière flotte privée	3 frères	Salarié flotte privée Navigue

PROFESSIONNELS DU GROUPE A

Mode de formation professionnelle	Itinéraire professionnel	Age et mode d'inst. à son compte	Situation actuelle du fils
S/tas avec père ABSS 16/18 ans	19 ans/sal.pousseur Pétrole 21/Ciès		Marié/Navig.Indust. pousseur salarié
S/tas avec père ABSS 12/22 Mariage	22 ans Artisan batelier	22/Reprise bateau parent. Remboursem.	Art.bat./Marié fille bat. 2 enf/CA 24 M
S/tas avec père ABSS 14/16 ans	16 ans Matelot bat. père 16/Pompier	23/ach. bat.Occ. Non moto./TI/Prêts/part.	Art.bat. Marié fille bat. 2 enf/CA 22 M
S/tas ABSS 12 1/2 19 ans	19 ans Matelot 2ème bat. avec frère/SM	21/ach. bat.TI/Emprt banq + prêts/parents	Art.bat. Marié fille bat./3 enf. CA 18 M
17/ CAP Mécanique	17/24 Ouv. Mécan. Stage promo. Int.		Cadre techn.Indus. auto. Marié/F à terre
18/ BEP Chaudronnerie	18 ans Stage SNCF		Chauf. Mécan.SNCF/Mar. fille marin./1 enfant
18 ans/ CAP Mécanique	21/Bat. Parents Chauf. Rout. OS		Ouvrier professionnel Port de Dunkerque
20 ans BAC Technique	20/Techn. Tél/29 Conf. Project.		TI/Conf. Projection. Marié F à terre/1 enf.
18 ans CAP Batelier (Lille)	18/Matelot TI/ 20/C. à la part	23/ach. bateau ami Emprunts famille	Art.bat./Marié à F.bat 2 enf/CA 25 M/80
S/tas avec père ABSS 14/19 ans	20/25 ATR 25/ Installation	25/reprise bat/père débarq/Rente versé	Art.bat/Marié fille Bat/1 enf/CA 28 M 80
S/tas ABSS 14/17 + CAP Mécanique	17/Navigue avec son frère	22/ach. 38m50 Occ. prêts des parents	Art.bat/Marié à fille à terre/2 enf/CA 20 M
S/tas ABSS 14/18 ans	19/Salarié sur chaland	21/ach. occasion TI aide des parents	Art.bat. 2 bat/Marié F à terre/3 enf/CA 28
S/tas ABSS 17/20 ans	20/21 ans SM 21/Installation	21/ach.bat.oncle/ Facilité paie/	Art.bat. 38m50/Célib. Trav. seul/Appr./CA 12
S/tas ABSS 15 1/2 18 ans 1/2	20/Sal. à terre Transp.VRP/22 ans	22/ach.Occ à TI prêt parent + crédit bat.	Art.bat.débar.82/mari 2 enf/gérance magasin
S/tas ABSS 13/17 ans	17/Conduit 2è bat. avec frère/père	20/Navigue avec 2 fr. sur 2 bateaux	C. part pour parents AV Fr S/2 bat/CA 25 M
S/tas ABSS 13/17 ans	17/Sal.Nav.Priv. 25/débar. 0 à terre	Salarié	Ouvrier contremaître usine/Marié F.à terre
S/tas ABSS 14/16 ans	17/Mat.Sabl/ret. SM/mariage/Salarié		Sal.Pte Fl. publi.Grav Marié F.Art/1 enfant
S/tas ABSS 14/16 ans	16/Sal. Mous./19 CAP Rempl./23 M		Sal. Fl.Privée sable Marié F. Art./1 enf.

Tableau I (suite)

FORMATION ET ITINERAIRES

Code	Situation du père à l'inst. Outil/Type d'exploitation	Nb d'enfant dans la famille et devenir	Situation actuelle du père
A 205	Artisan salarié/Bateau tracté/ Pétrolier	2 enf. 1 à terre 1 sal. fl. privée sable	Retourné à terre
A 206	Artisan batelier vieux bateau	1 frère Artisan batelier	Décédé à terre
A 211	Beau père/ Propriétaire Cie Flotte moyenne	1 frère SS président Cie beau père	Propriétaire flotte moyenne
A 213	Art. batelier/ Bateau tracté fer (exploitation très faible)	2 frères Artisans bateliers	Artisan décédé
A 214	Artisan batelier Tractionné		Artisan batelier Naviguant
A 215	Artisan batelier bateau tractionné motorisé	1 frère	Artisan batelier décédé
A 217	Artisan batelier 38 m50	3 enf. Naviguent en tant qu'artisan	Artisan batelier Navigue
A 218	Automoteur pousseur	Fils unique	Art. bat. navigue automoteur pousseur + barge

PROFESSIONNELS DU GROUPE A

Mode de formation professionnelle	Itinéraire professionnel	Age et mode d'inst. à son compte	Situation actuelle du fils
S/tas ABSS 14/16 ans	16 ans/S/bat. avec frère et mère/Ret.SM		Cap.salarié vedette Marié F. bat. 2 enf.
S/tas ABSS 14/19 ans	19 ans/S/bat. avec mère. 27/Ved. Seine		Capitaine sal. vedet. bateau tourisme
Matelot S/Bat.Fl. du père	16 ans/Mat.S/bat. 22/Chef de mar.	26/ach. 38m50 Occ. coulé/2 bateaux 79	ART.Bat/Divorcé 2 enf Bat. 55m + 2 barge C.A 173 Millions
S/tas ABSS 14/18 ans	18/Maria/ C. à la part/O. Sable		Chauf.livreur Rout. Marié F marin/4 enf.
S/tas ABSS 12/17 1/2 ans	16 ans/C. à la part O. Cie trac./O. us		Capitaine Fl. indus. marié F Art. 3 enf.
S/tas ABSS 14/18 ans	Nav. avec F. Achat café	1) Reprise bat.père 2) Ach. bateau Occ.	Nav. avec apprenti Vend café/2 enf. C.A 6 millions
S/tas ABSS 14/18 ans	Après SM mariage Stage For. Chauff.bus		Marié 1 enf. Chauffeur bus urbain
2 CAP Electricité Frigoriste	Après SM achat bateau parents	22/achat bateau par. Remb. en travaillant pour eux	Marié F. art.Marin. C.A 28 M/an contrat T.

Tableau II

FORMATION ET ITINERAIRES

Code	Situation actuelle du père	Nb de frères et devenir profes.	Modèle de formation profes.	Itinéraire professionnel
B 12	Artisan batelier 38 m 50 en activité	1 frère en formation bat.	CAP batellerie	en formation
B 11	Artisan batelier débarqué	1 frère CAP Mécanique	CAP Tourneur	en formation
B 18	Artisan batelier 38 m50 en activité	1 frère CAP Mécanique	CAP Mécanique	Ouvrier usine Gardien d'immeuble
B 20	Artisan batelier retraité	1 frère en 6ème à terre	S/le tas père ABSS	19 ans mariage Inst. à son compte
B 39	Artisan batelier 38 m50 Naviguant	1 frère navigue avec lui/1 art.	Prép. CAP Mécan. diéséliste	16 ans salarié Cie 19 ans C. à la part
B 44	Artisan batelier débarqué décédé	Aucun	Non	Bateau mouche/Cand. Navigation indust.
B 65	Artisan batelier 38 m50 naviguant	1 EDF/2 métier hors batellerie	CAP Fraiseur	en formation
B 73	Art.bat. débarqué Gardien immeuble	3 frères Hors bat. 1 Lycée	BAC Technique	Assurances Fluviales
B 74	Art.bat. débarqué Gardien immeuble	3 frères hors bat. 1 lycée	BEP Tourneur/ Fraiseur	Après SM Ouvrier Intérim. Indust.
B 112	Art.bat. naviguant 2 bateaux 38 m50	1 soeur comp- table	BEP Electronique	Après SM Cadre moyen électronique
B 119	Artisan batelier 38 m50 naviguant	1 frère scolaire	3 ans CPA-CAP batellerie	En formation
B 120	Art.bat. naviguant Convoi poussé/2 200.	1 frère en formation CAP	CAP Batellerie	Service Militaire
B 130	Artisan batelier Convoi poussé/1 500t	Fils unique	CAP Batelier CAP Fraiseur	Artisan marinier après SM/Mariage
B 136	Art.bat. débarqué Commerce/bar épicerie	Fils unique	BAC Classique	En terminale
B 150	Artisan batelier 38 m50 Naviguant	1 frère scolaire	CAP Batelier LEP Mécan. 2 ans	En formation
B 157	Artisan batelier 38 m50	1 soeur mariée à terre	CAP Mécanique CAP Electricité	En formation
B 172	Art. C. à la part Pte Fl. débarqué	1 frère service militaire	Sans/sur le tas avec parents	17 ans ouvrier usine 18 ans C. à la part 22 ans Sal.Pt flotte
B 193	Art.bat. 2 bateaux 38 m50 + 1 pousseur	1 frère VRP	CAP Batelier	16 ans Sal.bat.père 19 ans C. à la part

PROFESSIONNELS DU GROUPE B

Age et mode d'installation à son compte	Situation actuelle du fils	
	Devenir profession./actif	Projet/Non actif
		Artisan batelier
		Ouvrier tourneur
	Gardien immeuble/Marié à fille d'à terre/2 enfants	
19 ans/Achat bateau. Prêt père + reprise bateau (ex-beau frère)	Art. bat./bateau mauvais état. CA 10 M/ Marié	
	Art. C. à la part avec sa femme.Mariage 81/Bat.Occ	
	Salarié bateau mouche matelot	
		Ouvrier fraiseur après service milit.
	Coutier ass.fluv./Projet avenir expert fluvial	
	Ouvrier intérimaire sans spécialité	
	Cadre moyen électronique Marié à fille d'à terre	
		Artisan batelier
		Artisan batelleir
21 ans/Achat 38m50 occ. à art. Prêts père, beau-père, banque	Artisan batelier. Marié C.A 28 Millions	
		Animateur psycho-culturel
		Artisan batelier
		Artisan mécanicien
	Salarié Pte flotte sabl. Marié/Projet achat bateau	
	C. à la part avec tante/ Débarqué. VRP en 81	

Tableau II (suite)

FORMATION ET ITINERAIRES

Code	Situation actuelle du père	Nb de frères et devenir profes.	Modèle formation profes.	Itinéraire Professionnel
B 208	Art.salarié Flotte privée/Débarqué	Fils uniques	CAP Batelier du Rhin	19/22 Cadre moyen Fl. privée à terre
B 219	Salarié flotte industrielle	1 frère employé boucher	Sur le tas A.B.S.S	Actuellement matelot
B 220	Art. batelier/auto-moteur pousseur	Fils unique	BEP Electricité	Electricien salarié Art. en association
B 216	Art.batelier décédé Mère navigue 38 m50	1 frère Artisan batelier	Sur le tas	C. à la part bateau mère

PROFESSIONNELS DU GROUPE B

Age et mode d'installation à son compte	Situation actuelle du fils	
	Devenir profession./actif	Projet/Non actif
	Cadre moyen flotte privée à terre	
	Matelot apprenti Artisan batelier	
	Artisan électricien	
	C. à la part/20 % sur prêt payé par mère/Contrat sable	

C O N C L U S I O N

Tableau I

EVOLUTION DES REVENUS MENSUELS MOYENS DE LA POPULATION DES TRAVAILLEURS DE LA FLOTTE FLUVIALE.

	Revenu brut de l'artisan batelier	Salaire Capitaine flotte classique	Salaire capitaine poussage industriel	S M I G
1974	1 550	860	2 300	1 056
1975	1 050	940	2 540	1 260
1976	1 750	1 000	2 800	1 444
1977	2 000	2 039	3 200	1 630
1978	2 600	2 299	3 600	1 838
1979	2 650	2 440	3 815	2 068
1980	2 790	2 551	4 244	2 390

Sources et modes de calcul :

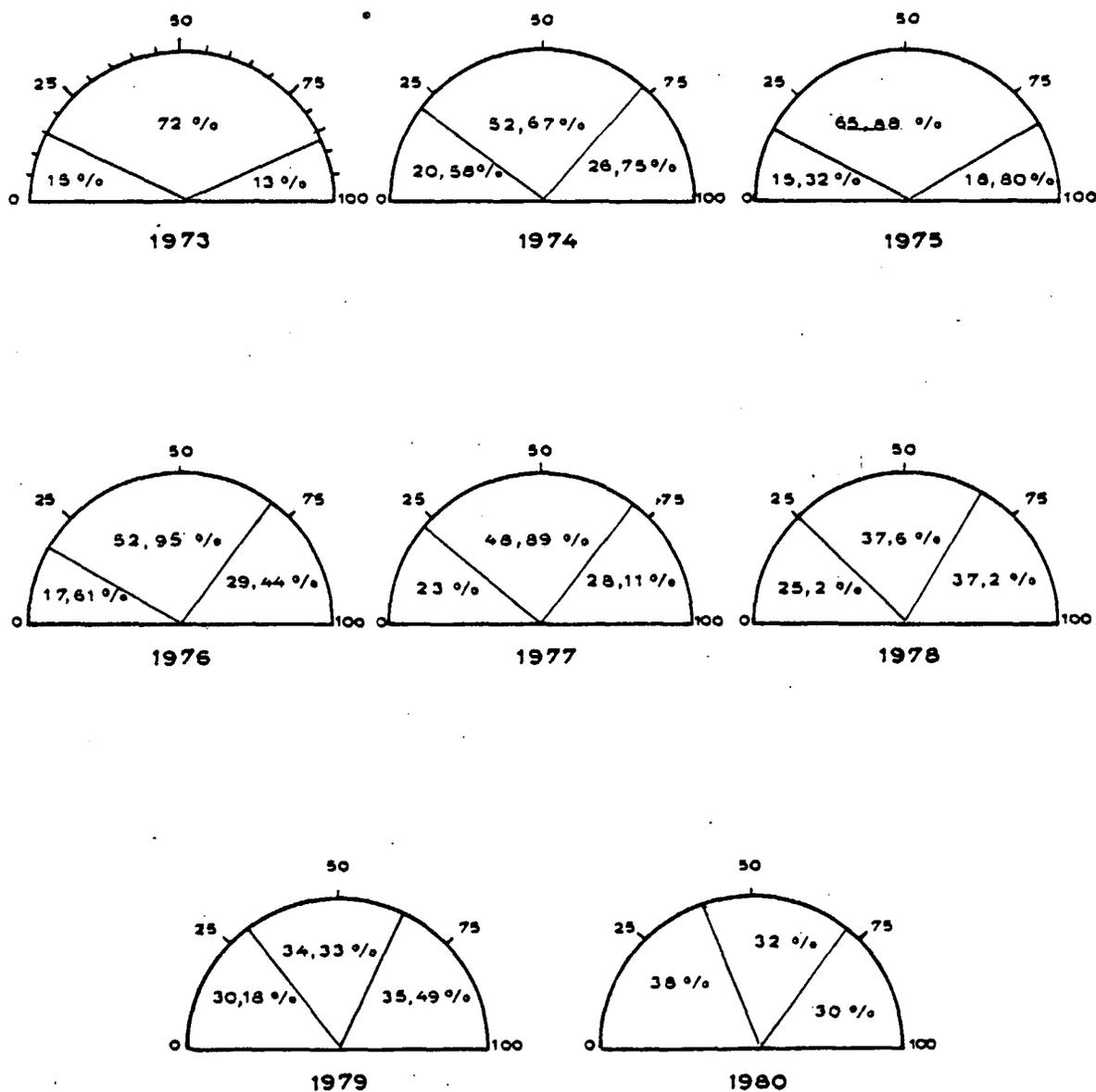
Le revenu brut de l'artisan a été calculé de la façon suivante :

$$\frac{\text{Chiffre d'affaires mensuel moyen} - \text{frais}}{1,83}$$

Il tient compte de la part du revenu attribué à la femme. Ce revenu ne tient pas compte des frais d'amortissement.

Pour les salariés de la flotte classique et de la flotte industrielle (poussée), ce sont des salaires de référence minimum garanti qui ne prennent pas en compte les heures supplémentaires et les primes d'ancienneté qui ont été pris en compte.

Evolution de la distribution des revenus des bateliers artisans autour de la moyenne



B I B L I O G R A P H I E

BIBLIOGRAPHIE

AVERTISSEMENT : Nous avons numéroté les différents éléments de cette bibliographie afin de donner aux lecteurs les références complètes des ouvrages cités dans le texte et signalés par le même numéro.

Ouvrages, Etudes, Mémoires, Revues et Articles sur la Batellerie

1. La Batellerie artisanale et son avenir, OTAM, Paris, 1973.
2. La Batellerie et Conflans Ste Honorine, François BAUDOIN, Conflans, 1974.
3. Perspectives de l'artisanat batelier, J.P. CHRUSSEZ, Lille, 1976.
4. La Batellerie artisanale, F. LILLE, D. CHABAUD, F. MASON, P. MESLIER, L. JUBELIN, Getram Vitry, 1976.
5. L'artisanat batelier dans la crise, F. LILLE, D. CHABAUD, F. MASON, P. MESLIER, L. JUBELIN, Getram Vitry, 1978.

Reuves

6. Label Voie d'Eau, 1980-1982.
7. Revue de la Navigation Européenne, 1970-1982.

Articles

8. Les Mariniers à l'écluse, François GROSRICHARD, Le Monde, 23/24 novembre 1975.
9. Les péniches en Rade, B. DELTHIL, Françoise HISINGER, Le Sauvage, octobre 1977.

Archives de la Direction des Transports terrestres

10. En particulier dossiers sur le statut de la Batellerie artisanale, la scolarité et la formation professionnelle.

Sur les problèmes de scolarité des enfants de marinières,

Mémoire de diplôme de Directeurs d'établissements spécialisés.

11. Les Enfants de bateliers et l'obligation scolaire, Bernard VOILLET, CNEFEI, Suresnes, 1975
12. Comment aider le petit batelier à surmonter les difficultés inhérentes à sa situation, Pierre BEAULIEU, CNEFEI, Suresnes, 1978

Sur l'artisanat en général

13. Indépendants et petits patrons, Thèse d'état, François GRESLES, 1980
14. L'univers de la boutique. Petits patrons de Nord 1920-1975. François GRESLES, Presses Universitaires de Lille, 1982
15. Colloque d'Aix-en-Provence sous la présidence de E. LABROUSSE, Artisanat, apprentissage et formation professionnelle.

Sur le monde paysan

16. La fin des paysans, H. MENDRAS, 1970
17. Colloque organisé par l'INRA et la Société Française d'Economie Rurale, "Inégalités et solidarités dans l'Agriculture Française", 26/27 avril 1982

Ouvrages de référence méthodologique sur la méthode des histoires de vie

18. Histoire de vie ou récits de pratique. Méthodologie de l'approche biographique en sociologie, Daniel BERTAUX, Rapport CORDES, 1976
19. Transformation et Permanence de l'artisanat boulanger en France, Daniel et Isabelle BERTAUX, Rapport CORDES, 1976.
20. Cahiers Internationaux de Sociologie, numéro spécial, Histoire de vies, Histoire orale, 1980

Autres ouvrages de référence

21. Destins personnels et structures de classe, Daniel BERTAUX, PUF, 1977
22. Questions de Sociologie, Pierre BOURDIEU, Editions de Minuit, 1980