

Les artisans bateliers du bassin de la Seine sont-ils périurbains ?

Charlotte PAUL

Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail (SPLOTT)
IFSTTAR

charlotte.paul@ifsttar.fr

Nicolas RAIMBAULT

Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail (SPLOTT)
IFSTTAR

nicolas.raimbault@ifsttar.fr

Ce quatre pages est issu d'une communication présentée au 49^{ème} colloque de l'Association de Science Régionale De Langue Française (ASRDLF), « Industrie, villes et régions dans une économie mondialisée », à Belfort, juillet 2012.

Pour citer cet article, merci d'indiquer :

PAUL C., RAIMBAULT N., (2012) *Les artisans bateliers du bassin de la Seine sont-ils périurbains ?* 4 pages, Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche, Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail.

Ce document n'engage que la responsabilité de son auteur

Les artisans bateliers du bassin de la Seine sont-ils périurbains ?

Matrice historique, le fleuve a été et est encore une infrastructure de transport de premier ordre, permettant d'approvisionner la ville en matériaux de construction, produits agricoles et même produits de consommation. Les artisans bateliers sont les principaux acteurs de cette fonction. Par la navigation fluviale, ils font le lien entre les villes et les ressources de leur hinterland. Jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle, les bateliers naviguaient sur de courtes distances, ce qui leur permettait de regagner leur domicile en fin de journée. Puis, le creusement d'un réseau de canaux et les progrès de la navigation ont considérablement étendu leur espace de travail. Les trajets se sont allongés, la famille s'est installée à bord. De sédentaires urbains, les bateliers sont devenus itinérants. Contraints d'habiter leur embarcation, la voie d'eau est devenue à la fois leur espace de production, le transport de marchandises, et d'habitation. Ils n'ont eu d'autres choix que d'habiter le flux. A la manière des nomades du Sahel [1], les bateliers seraient, par leurs spatialités, une figure paradoxale de la postmodernité ou « liquid modernity » [2]. Quelles sont les conséquences de l'itinérance des bateliers sur leur urbanité, comme mode de vie et pratique de l'espace ? Quels espaces urbains et périurbains pratiquent-ils ? Finalement, les termes d'urbains ou de périurbains (et en creux de ruraux) s'appliquent-ils aux spatialités de ce groupe pourtant indispensable au fonctionnement urbain ?

Afin d'étudier leur territorialité, nous nous appuierons, grâce à un travail de terrain mené auprès d'artisans bateliers du bassin de la Seine, sur l'exemple de deux villes franciliennes dites batelières, Conflans Sainte Honorine et Saint-Mammès.

Contraints par l'itinérance professionnelle, des bateliers aux marges de la ville

Les bateliers, en raison de leurs contraintes professionnels, occupent, sans vraiment l'habiter, des espaces en marge de l'espace urbain. La réussite marchande est leur préoccupation première. Leurs pratiques spatiales en découlent largement. Elles sont en conséquence extrêmement rationalisées et avant tout au service de cet objectif. En permanence les bateliers cherchent à rallier le plus vite possible les lieux de chargement ou de déchargement. Ils s'arrêtent uniquement pour dormir. Ils s'amarrent de façon stratégique dans les ports ou à proximité des écluses, chantiers et des carrières selon le voyage qu'ils se sont engagés à effectuer. Les bateliers semblent ainsi pratiquer un « espace mobile » [3], celui du fleuve, ponctué de haltes fonctionnelles, choisies à l'aune de considérations commerciales et techniques. Vanessa Manceron [4] définit ainsi le territoire des bateliers comme l'espace déterminé par leurs habitudes de voyage c'est-à-dire l'axe hydrographique, la voie d'eau, et les deux bandes qui l'enserrent, le chemin de halage ; les ports de chargement et déchargement qui en sont les extrémités ; les écluses et les villages où les mariniers sont amenés à stationner en jalonnant le parcours. Ces espaces pratiqués par les bateliers sont non seulement en marge des espaces urbains mais de plus sont vus par les « gens d'à terre »¹, comme marginaux. Les bateliers pratiquent donc un espace réticulaire, l'espace de leur itinérance professionnelle, qui est parallèle à celui des « gens d'à terre », bien distinct de celui parcouru par ces derniers. Ces haltes sont souvent peu adaptées aux besoins de la population batelière. Elles sont superficiellement aménagées. A la manière des « non lieux » décrits par Augé [5], l'appropriation de ces haltes par les bateliers est minimale, leur rapport à celles-ci est extrêmement fonctionnel. Or l'état de ces haltes découle plus largement de celui des voies navigables en général, et à ce titre, il est symptomatique de la place laissée aux bateliers en général. Ces lieux participent ainsi à un isolement certain de ce groupe professionnel. Et pourtant les bateliers du bassin de la Seine naviguent presque exclusivement au sein d'espaces définis par les nomenclatures officielles comme urbains ou périurbains.

¹ « Gens d'à terre » : expression usitée par les bateliers pour désigner l'ensemble des individus non navigant par opposition à l'expression par laquelle ils se désignent « gens d'à-bord ».

De plus, ces haltes, correctement aménagées ou non, offrent peu d'occasions de rencontres entre mariniers. Depuis la récente libéralisation du transport fluvial en 2000², les artisans bateliers, concurrents les uns des autres, tendent à se replier individuellement sur leur sphère privée. En conséquence, les haltes ne sont pas appréhendées comme des lieux de sociabilité et habitées en tant que telles. C'est plutôt leur embarcation, souvent confortable et bien équipée, qui constitue leur territoire résidentiel. De ce point de vue, leur habitat est infiniment urbain ou moderne. Ainsi les bateliers cultivent-ils un « entre soi » familial en raison de cet ensemble de contraintes économiques. Enfin, pour les bateliers, habitant ou parcourant des régions hautement urbaines, pratiquer la ville n'a rien d'évident, pour des raisons tant pratiques, socio-économiques que culturelles. D'un point de vue pratique, à l'instar du « rural isolé » [6], le temps d'accès aux équipements dits urbains (services marchands et non marchands) peut-être très élevé pour cette population du fleuve. Au-delà de ces entraves physiques, c'est toute l'organisation du travail, soumise à un ensemble de contraintes spatio-temporelles, qui limite fortement la pratique des villes même fluviales. Cette organisation réduit les opportunités d'interactions avec les « gens d'à terre », les interactions avec ces derniers sont limitées aux échanges économiques.

Formellement, cette pratique de l'espace pourrait être caractérisée comme périurbaine à plusieurs titres. D'un point de vue morphologique, les lieux du transport fluvial de marchandises sont principalement situés dans des espaces périurbains, bien plus que dans les espaces urbains centraux ou que dans les espaces ruraux. Ensuite, leur activité économique est périurbaine : ils font la navette entre la ville, comme lieu de consommation, et son hinterland périurbain producteur. Enfin, leur mode de vie rappelle à bien des égards celui des périurbains. Ils travaillent à l'échelle de la grande aire urbaine, ici à l'échelle de celle de Paris (le bassin de la Seine³). Ils pratiquent cet espace de façon réticulaire. Mais ne s'approprient véritablement que leur résidence familiale, l'embarcation. Leur rapport à la ville est avant tout fonctionnel, en termes de ravitaillement. Ce qui les caractérise avant tout, c'est que les bateliers pratiquent un espace mobile pour accomplir une activité au service de l'économie urbaine, sans pratiquer cette ville. Ils pratiquent et habitent donc le fleuve en tant qu'infrastructure de transport, ce qui les confine à des espaces en marge des villes, au point d'être marginalisés. En ce sens, les bateliers pratiqueraient un espace marginal que l'on pourrait appeler infra-urbain ou infra-périurbain, termes contenant à la fois l'idée d'infrastructure et de hiérarchie.

Villes et urbanités batelières

Cependant, les bateliers s'inscrivent aussi dans le territoire en fonction d'autres spatialités que celles précédemment exposées. Parallèlement à l'espace mobile et à ces non-lieux qu'ils parcourent dans le cadre professionnel, les bateliers, en tant que groupe socioprofessionnel, cultivent de véritables lieux [7] batelières. Ceux-ci fondent une urbanité batelière, parallèle et en système avec leur pratique professionnelle du fleuve. En effet, le week-end venu, les bateliers du bassin de la Seine se retrouvent en majorité dans deux villes de la grande banlieue de la région parisienne : Saint-Mammès, à l'Est et Conflans-Sainte-Honorine, à l'Ouest, dite capitale nationale de la batellerie. Elles jouissent toutes deux d'une situation stratégique en matière d'organisation du transport fluvial. Jusqu'au milieu du 20^e siècle, les bateliers étaient dans l'obligation de s'y arrêter car elles constituaient un lieu de rupture de charge incontournable. Les bateliers étaient donc contraints d'y patienter pour se faire tracter. Ces « lieux d'étapes » d'ordre technique, ont progressivement été appropriés par les bateliers, au point de devenir des véritables « lieux d'accueil », selon la terminologie proposée par Denis

² La directive 96/75/CE du 19 novembre 1996 supprime progressivement les systèmes de « tour de rôle » afin d'aboutir à une libéralisation complète du marché le 1er janvier 2000. Les contrats doivent désormais être librement conclus entre les parties concernées et les prix librement négociés, le cas échéant, au sein de bourses d'affrètement. La libéralisation du transport fluvial vise à stimuler la concurrence entre les différents modes de transport, à dynamiser le mode de transport par la voie d'eau et à s'harmoniser avec les autres états membres de l'Union Européenne.

³ Ce périmètre est d'ailleurs une des définitions retenues pour le Grand Paris

Retaillé [3]. La présence des bateliers dans ces villes s'est accentuée durant les périodes d'attente liées aux crues, aux grèves et aux périodes de chômage⁴. L'instauration du tour de rôle⁵ a conduit à l'installation, sur les quais de ces villes, de bourses d'affrètement, qui représentaient de hauts lieux de sociabilité. Les artisans pouvaient attendre parfois un mois qu'un voyage leur soit attribué. Ainsi, tour à tour sédentaires lors des moments d'attente, puis itinérants durant les périodes de navigation, ces allers-retours ont permis de créer les conditions d'installation des artisans bateliers et d'aménager peu à peu ces lieux à leurs besoins. Cette organisation de la profession, en ce sens spatialement ancrée, a cristallisé une urbanité batelière en ces deux villes. Aujourd'hui, se déroulent dans ces deux villes les moments clés de la trajectoire socioprofessionnelle de l'artisan batelier. Les artisans rattachés à Conflans, s'y font baptiser sur le bateau-chapelle, y font leur scolarité au sein des internats dédiés aux enfants de bateliers. S'y trouvent aussi des services particuliers aux bateliers, telles que des associations familiales dédiées à ce groupe ainsi que des assurances spécifiques. Enfin, en raison de la volonté de se retrouver entre pairs, on observe en général qu'au moment de « la débarque », c'est-à-dire lorsque les bateliers cessent leur activité professionnelle, leur choix de résidence pour la retraite se porte sur ces villes en bordure de voie d'eau. Ces villes sont constitutives de leur identité culturelle parce que non seulement elles rendent visibles ce groupe socioprofessionnel, le mettent en scène, mais aussi parce qu'elles constituent les lieux indispensables à l'entretien d'une sociabilité batelière.

En ce sens, ces deux villes sont bien de véritables villes batelières [8], ce sont les territoires urbains des bateliers. Ils remplissent pour cette population les deux fonctions historiques des villes : lieux de coprésence [7] et lieux centraux [9] offrant des services rares, spécifiques aux bateliers.

Ces territoires urbains bateliers sont une facette de la construction de l'entre soi à l'échelle du groupe professionnel. La fréquentation régulière de ces espaces urbains, liée à l'accès aux services spécifiques qu'ils leur offrent, conduit à un niveau élevé d'interactions principalement entre pairs, et crée ainsi un sentiment d'appartenance à ces villes. On reconnaît les maisons de bateliers par les signes distinctifs liés à leur profession qu'ils mettent en scène (parties du bateau dans leur jardin). Le groupe social s'approprie ainsi fortement et sur plusieurs générations ces villes en les rendant humainement et socialement très significatives [10] pour eux. C'est par ce processus identitaire que les artisans bateliers tendent à occuper des espaces urbanisés qu'ils investissent en tant que bateliers en exercice ou à la retraite. Cependant ces deux centralités urbaines très structurantes pour les bateliers ne sont absolument pas partagés avec d'autres groupes sociaux, avec ceux qu'ils appellent les « gens d'à terre ». Saint-Mammès et Conflans-Sainte-Honorine ne sont vécues en tant que centralités importantes, lieux de co-présences et de services rares, que par les bateliers. Pour la plupart des franciliens, Saint-Mammès et Conflans-Sainte-Honorine ne sont que des communes de la grande banlieue parisienne parmi tant d'autres. Ces deux centralités batelières sont donc exclusives aux bateliers. Cette territorialité correspond intimement à la construction de l'entre-soi à l'échelle du groupe professionnel, excluant les autres, les « gens d'à terre ». Dans la mesure où ces centres urbains sont particuliers aux bateliers et différents des centres urbains habituels, ils pourraient constituer des para-centralités, exclusives au groupe.

Ce rapide examen a donc permis d'ores-et-déjà de distinguer deux spatialités batelières. La première spatialité, à la fois professionnelle et résidentielle, dessine un espace réticulaire parallèle à celui des « gens d'à terre ». En ce sens, les bateliers pratiquent un espace marginal

⁴ Période d'arrêt de la navigation pour effectuer des travaux sur le réseau fluvial.

⁵ Un système qui consiste à répartir dans une bourse d'affrètement, à des prix fixés préalablement et selon des conditions affichées, les demandes de transport émanant de la clientèle, selon le rang dans lequel les bateaux deviennent disponibles après leur déchargement. Les transporteurs sont invités, dans l'ordre de leur inscription à tour de rôle, à choisir successivement un transport parmi ceux qui sont offerts. Ceux qui ne choisissent pas conservent néanmoins le bénéfice du rang de leur inscription (Art. 1, Directive 96/75/CE du Conseil du 19 novembre 1996 concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté).

que l'on pourrait appeler infra-urbain ou infra-périurbain. La seconde spatialité catalyse l'émergence de centres urbains particuliers aux bateliers, différents des centres urbains habituels, constituant donc des para-centralités. Un système urbain fait de centres et de mobilités professionnelles se fait jour.

L'analyse de leurs pratiques spatiales fait émerger le caractère original de leur urbanité, ils pratiquent les aires urbaines et les alimentent mais parallèlement ne sont pas intégrés dans ces urbanités et périurbanités dominantes. Les catégories existantes de la géographie semblent inadaptées pour caractériser la complexité des pratiques spatiales des bateliers et plus largement des populations itinérantes. Les bateliers habitent et travaillent dans un même espace, ils sont alors successivement urbains, ruraux et périurbains selon le lieu où ils se trouvent durant leur voyage. A l'instar de Turquin [11] qui propose de mobiliser des concepts hybrides pour décrire ces réalités atypiques, l'usage du terme de « flurbanité » pourrait être une réponse pour définir une pratique mobile des territoires urbains et périurbains depuis le fleuve, une pratique des espaces de frottement entre les voies navigables et les espaces urbains limitrophes. L'analyse des pratiques spatiales des bateliers questionne leur rapport à l'autre, urbain ou périurbain et interroge sur les conséquences de la croissance urbaine et périurbaine, se traduisant par une pression de l'urbanité dominante sur ces espaces originaux. Enfin, ce travail permet plus largement de caractériser la territorialité, non pas seulement d'un groupe professionnel, mais plus largement des populations itinérantes. La situation des bateliers soulève la question de la place laissée par les sociétés urbaines et périurbaines aux populations itinérantes et aux espaces en marge qu'ils pratiquent. Les pratiques spatiales des professionnels du transport, des forains et plus généralement des professionnels mobiles décrivent une autre forme d'urbanité itinérante fondée sur des réseaux de villes propres à eux et à leurs activités et qui font donc sens uniquement pour eux. Ces populations à la fois en dehors et à l'intérieur de la ville sont pourtant des acteurs de l'économie urbaine. Les sédentaires et les itinérants semblent loin de partager la même représentation de l'urbanité et par là la même pratique des villes. Ces populations ne posent-elles pas alors à nouveau la question du « droit à la ville », ce chantier à la fois politique et de recherche ouvert par Lefebvre [12] et jamais refermé [13 ; 14]?

[1]Gagnol, L., 2011, "Le territoire peut-il être nomade ? Espace et pouvoir au sein des sociétés fluides et mobiles », *L'information géographique*, 2011/1 (vol.75), Dossier : mondialisation et circulation de concepts scientifiques entre Nord et Sud, pp.71-85.

[2]Bauman, Z., 2000, *Liquid Modernity*, Cambridge, Polity Press, 228p.

[3]Retaillé D., 2011, "Du paradigme sahélien du lieu à l'espace (mondial) mobile", *L'information géographique*, 2011/1 (vol. 75), Dossier : mondialisation et circulation de concepts scientifiques entre Nord et Sud, pp. 86-97.

[4]Manceron, V., 1996, « Être chez soi, être entre soi : La question du territoire chez les marins berrichons », *Ethnologie Française* XXVI, Vol.6, No.3, pp.406-416.

[5]Augé M., 1992, *Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Le Seuil, 155 p.

[6]Bigard M, Durieux E, 2010, Occupation du territoire et mobilités : une typologie des aires urbaines et du rural, *La France et ses régions*, Insee références, pp 29-39.

[7]Levy J., Lussault M., 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, Belin, 1032 p.

[8]Le Sueur, B., 1994, *Conflans-Sainte-Honorine : histoire fluviale de la capitale de la batellerie*, L'Harmattan, 502 p.

[9]Christaller, W., 1996 (1933), *Central Places in Southern Germany*, Translated by C. W. Baskin, Englewood Cliffs, Prentice-Hall, 230 p.

[10]Dufour A-H, 1987, Poser, traîner : deux façons de concevoir la pêche et l'espace, *Ecologie Humaine*, volume V, n°1, pp.23-45.

[11]Turquin O., 2012, Mots hybrides pour territoires hybridés, 3^{ème} rencontres internationale TTT3, *Hybride, Hybridation, Hybridité, Les territoires et les organisations à l'épreuve de l'hybridation, atelier 5 : hybridation et territorialités*, 28-29 mars 2012, Grenoble.

[12]Lefebvre H., 1968, *Le droit à la ville*, Paris, Anthropos, 166 p.

[13]Costes L., 2010, Le Droit à la ville de Henri Lefebvre : quel héritage politique et scientifique ?, *Espaces et sociétés*, n° 140-141, 1/2010, pp. 177-191.

[14]Harvey D., 2011, *Le capitalisme contre le droit à la ville. Néolibéralisme, urbanisation, résistances*, Editions Amsterdam Paris, 96 p.

Projet FLUIDE (Fleuve, Urbain, Intermodal, Durable)

Au service d'une mobilité durable : les grandes villes fluviales françaises et leur port.

Etude comparée Paris-Lyon-Lille-Strasbourg et comparaisons internationales (2010/2013)



Paris, Lyon, Lille et Strasbourg disposent chacune d'un ou plusieurs ports fluviaux situés au cœur de leur aire urbaine. Ces derniers peuvent-ils être au service d'une mobilité durable pour approvisionner en marchandises leur aire urbaine, depuis les grands flux internationaux jusqu'à la distribution en ville ?

<http://www.inrets.fr/les-partenariats/sites-web-projets-de-recherche/fluide.html>

