

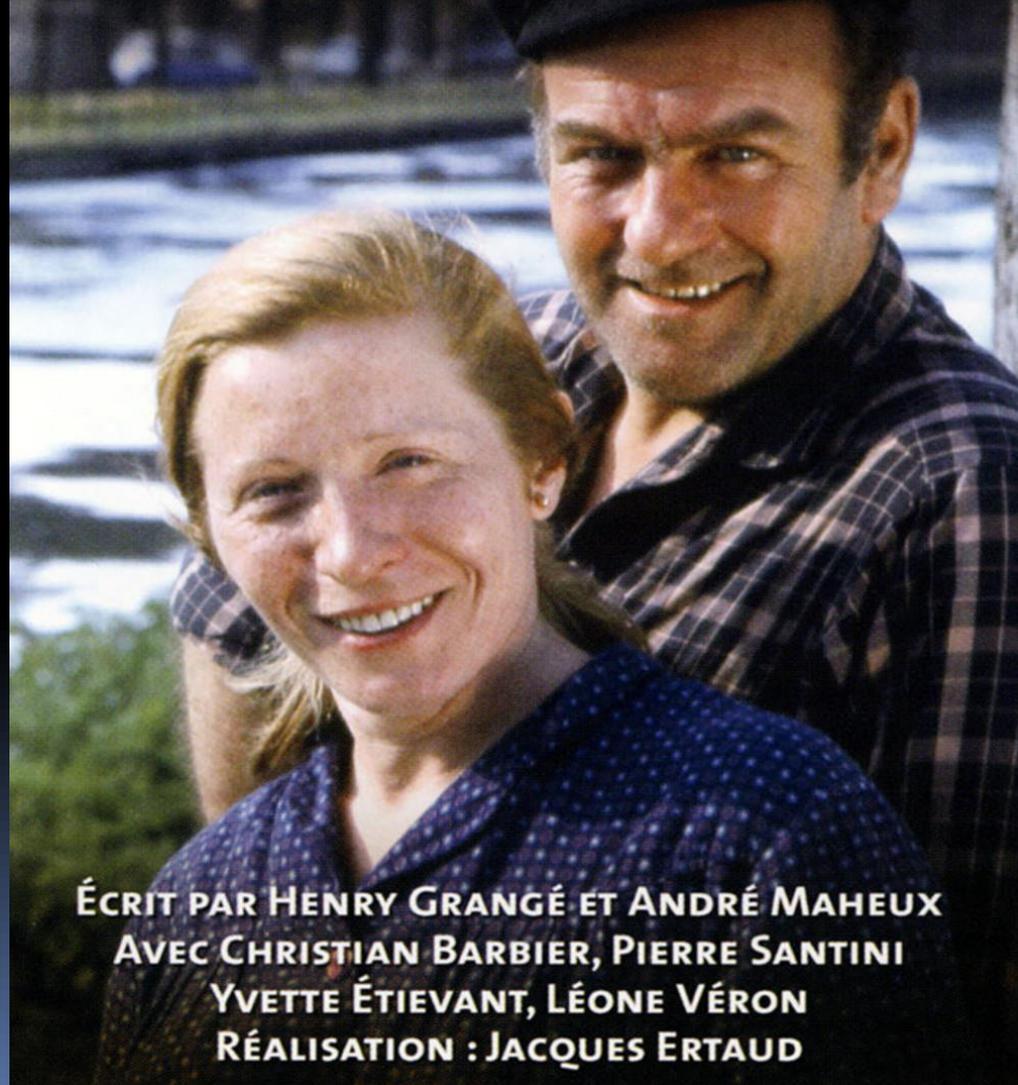


Batellerie d'hier,  
batellerie d'aujourd'hui,  
batellerie de demain : à  
partir de «L'Homme du  
Picardie »

**Club Historique d'Andrésy**  
**25 mai 2016**



# *L'Homme du Picardie*



ÉCRIT PAR HENRY GRANGÉ ET ANDRÉ MAHEUX  
AVEC CHRISTIAN BARBIER, PIERRE SANTINI  
YVETTE ÉTIEVANT, LÉONE VÉRON  
RÉALISATION : JACQUES ERTAUD

# Introduction, Gabriel Dupuy

« L'Homme du Picardie » est une sorte de monument de la télévision. C'est une histoire romancée sur le thème de la batellerie. Réalisé en 1968, il y a presque un demi-siècle, pour l'ORTF, ce feuilleton de quarante épisodes a été préparé par une enquête minutieuse d'une année sur la vie des bateliers. Il a été filmé dans une centaine de lieux différents représentatifs de la vie des bateliers, dans une période de difficultés pour l'activité batelière. Ce fut le plus gros succès d'audience de toute l'histoire de l'ORTF.

Le CHA a ciblé des extraits  
(documents INA) sur des lieux  
proches : Andrésy, Maurecourt,  
Conflans. Ces extraits mettent en  
scène Joseph Durtol, le marinier, sa  
femme Thérèse, sa fille Yvette,  
Bouvines, l'ancien matelot et ami  
de Durtol.

Joseph perd son bateau et son emploi. Il retrouve à terre son ancien matelot, Bouvines, qui élève des volailles dans sa péniche transformée en poulailler, à Maurecourt. Thérèse quitte la cabine du bateau pour une vraie maison à Conflans . Yvette trouve un emploi d'ouvrière à terre, à la limite de Conflans et d'Eragny. Le fils, Julien, est parti comme salarié à Stasbourg dans une grande compagnie de navigation fluviale moderne. Les extraits ne le montrent pas à bord mais, grâce à un document ONISEP, on voit Vincent, un jeune qui a choisi le métier de batelier moderne.

Des témoins andrésienens qui ont connu personnellement cette histoire de la batellerie réagissent sur ces extraits à partir de questions du CHA.

Enfin, pour finir, A. Decklerck a donné une perspective, non sur la batellerie d'hier, mais sur celle de demain et ses impacts sur ce qu'on appelle maintenant la « confluence ».



# Rappel sur la batellerie des années 1960

**Au milieu des années 1960 en France**



**11 500 mariniers**

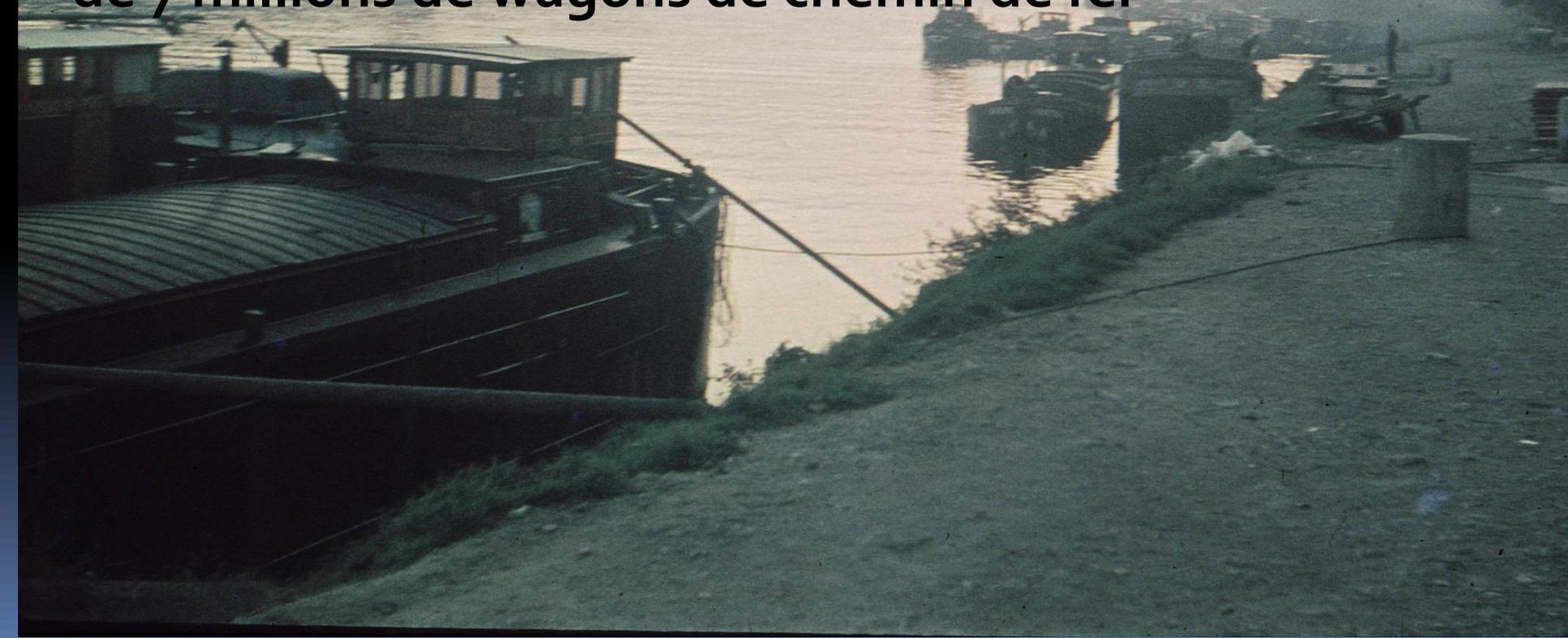
**5 700 artisans propriétaires de leur péniche**

**5 800 salariés de compagnies de navigation fluviale**

**8 000 bateaux**

**Transportant annuellement**

**95 millions de tonnes de marchandises soit l'équivalent  
de 7 millions de wagons de chemin de fer**





# Le poulailler de Bouvines



Questions : Evelyne  
Hervé (CHA)

Réponses : James  
Laure



Bouvines a ouvert une porte dans la coque en bois de sa péniche transformée en habitation, actuellement les bateaux sont en acier, jusqu'à quelle époque y a-t-il eu des coques en bois ?

A l'origine, la péniche est en bois et non motorisée. Quand elle sera motorisée, elle évoluera vers l'automoteur de canal que nous connaissons.

L'automoteur de canal de gabarit Freycinet représente l'ultime évolution de la péniche, avec la construction en acier et la motorisation. L'automoteur de canal apparaît à la fin des années 1920, et se généralise à la fin des années 1960. Sa silhouette générale reste celle de la péniche en bois. La motorisation et l'acier apportent au marinier un confort certain, ainsi qu'une grande indépendance par rapport aux services de traction, qui disparaîtront au cours des années 1960.

## Bouvines élève des poules pour améliorer son ordinaire, qu'en était-il de la retraite des mariniens ?

La batellerie artisanale avait ceci de particulier que la péniche servait à la fois de véhicule et de maison. La famille artisanale y vivait pendant les vacances scolaires, les enfants suivant la scolarité obligatoire dans des pensionnats créés à cet effet. Dans cette situation traditionnelle, le fils aidait son père pendant ses congés et le remplaçait peu à peu comme responsable de la péniche jusqu'à prendre sa place et subvenir à ses besoins quand il partait à la retraite.

Dans le cas de Bouvines, seul, sans enfant, ne pouvant plus continuer le métier, vraisemblablement n'ayant pas d'économies, pourvu d'une mince retraite, il est obligé de Vivre dans sa péniche. Aujourd'hui La retraite des mariniens est en place mais toujours en cours de normalisation et d'actualisation , avec en plus la reconnaissance du travail de l'épouse.



# Le blues de Joseph



Questions:

Pierre Descartes  
(CHA)



Réponses:

Reynald Brenot

## Était-ce si important pour le batelier d'être « maître à bord » de son bateau ?

Le transport fluvial est le mode de transport le plus respectueux de l'environnement : un bateau pollue peu, il peut charger une quantité considérable de marchandises et fait peu de bruit. C'est un mode de transport efficace : un batelier transporte au minimum l'équivalent de 14 camions et peut aller, dans le cas de grands bateaux, jusqu'à 360 camions ! C'est également un mode de transport sûr et fiable, qui permet un gain de temps au chargement et garantit la ponctualité des livraisons : sur les fleuves, pas de bouchons ! Le nombre d'accidents mortels avec ce mode de transport est voisin de zéro aux Pays-Bas, qui disposent de la plus forte densité de voies navigables d'Europe.

Le métier de batelier permet de voyager, en France et à travers l'Europe, le réseau des voies navigables étant particulièrement développé aux Pays-Bas, en Belgique et en Allemagne. C'est un métier autonome qui permet à celui qui l'exerce d'être « seul maître à bord ». C'est également un métier complet alliant des aspects commerciaux (contacts avec les clients et les courtiers), techniques (chargement, conduite du bateau) et de gestion (exploitation d'une entreprise).

Durtol dit que les bateliers vivent comme des « bohémiens ».  
Es-tu d'accord ?

Il est vrai que la vie du batelier est difficile pour lui et surtout pour sa famille. Mais le personnage qui dit cela dans le film, Durtol, est un feignant, mal habillé, qui ne représentait pas bien la profession. Du point de vue de sa famille, c'est un homme au caractère peu facile, borné, orgueilleux et fier, un peu bourru dissimulant son humanité sous une épaisse muraille.



# La maison de Thérèse



Questions: Maurice  
Randoing (CHA)



Réponses: Danièle  
Luraine



Madame Luraine, quelles ont été les premières réactions de votre père et de votre mère lorsqu'ils sont descendus à terre?

Pour mon père ce fut très dur. Il quitte ce métier par obligation, pour pouvoir assurer la scolarisation de ses 3 enfants; ils n' iront régulièrement en classe qu'à l'âge de sept, huit et neuf ans et demi.

Pour ma mère ce fut la satisfaction de pouvoir découvrir un logement confortable et de pouvoir envoyer ses enfants à l'école.



## Et au cours des années qui ont suivi, quelle fut leur attitude ?

Mon père, qui avait trouvé un travail à terre, d'abord chez Morillon-Corvol pour charger les péniches, puis chez Simca, regrettera toujours son premier métier.

Il trouvait dur le fait d'avoir à pointer , le manque de liberté dans l'organisation de son travail.

Ma mère ,elle, qui eut ensuite deux autres enfants, se réjouissait d'avoir une grande maison, maison que mes parents avaient fait construire, sur le bord de la Seine.

Tous les deux continuaient à vivre en contact avec la batellerie.



# Yvette à l'usine



Questions: Martine  
Joly (CHA)



Réponses:  
Fleurella Laure



Yvette est employée dans une usine de Conflans, elle semble bien adaptée à la vie terrestre.

Est-ce le cas pour les bateliers qui débarquaient dans les années 1960-70 ?

Réponse : Non ce n'était pas une généralité. Le batelier travaillait et vivait en famille sur son bateau.

Le fait de s'adapter à un patron, de pointer en usine s'accommodait mal à leur esprit d'initiative et d'indépendance.





Yvette semble surprise par le repas pris par son amie à la cantine. Y avait-il une différence de régime alimentaire entre les bateliers et les terriens ?

Réponse: Oui car le métier demandait une bonne condition physique. II leur fallait donc une nourriture consistante adaptée à leur travail.

Aujourd'hui les bateaux sont automatisés, les efforts physiques réduits. Le mode d'alimentation a changé et s'aligne sur celui des terriens.





# Batellerie d'aujourd'hui : le métier de Vincent



Questions: Pierre  
Van Ceunebroecke  
(CHA)



Réponses: Michel  
Césile

Nous venons de voir un jeune marinier dont la vie professionnelle à l'air bien différente de la vôtre. Pouvez-vous nous dire ce qui a changé dans le travail de batelier ?

Le métier a beaucoup changé depuis les années 80. Les bateaux peuvent atteindre maintenant 100m de longueur et 9m de large. Ils sont supérieurs en tonnage aux bateaux de l'époque (type Fressinet 38,50m 5,05m 350t). L'arrivée de l'Europe a révolutionné le métier avec la suppression du tour de rôle, la libération des prix et le désengagement de l'état qui gérait les bureaux d'affrètement. Le métier de marinier a maintenant ses centres de formation, ses stages et ses cours de gestion. On peut voir des enfants de mariniers reprendre le métier abandonné par leurs parents à cause de la crise. De mon temps c'était de père en fils ou en fille : on apprenait sur le tas en regardant nos parents faire et un simple permis de conduire nous autorisait à acheter et conduire un bateau. La partie timonerie a beaucoup évolué aussi : sur les Fressinet il y avait la barre (macaron), une manette qui nous permettait de faire marche avant et arrière, un accélérateur et quelques manomètres. Le macaron est remplacé par un joystick, le radar a beaucoup évolué, l'A I S donne la position exacte du bateau et de tous ceux qui se trouvent à proximité. Un logiciel permet de naviguer en toute sécurité par tous les temps, assisté d'un pilote automatique qui rectifie les trajectoires des bateaux.

## Quels changements constate-t-on dans la vie de famille à bord ?

La partie logement est beaucoup plus grande : je vivais sur 25m<sup>2</sup> maintenant c'est plus de 100m<sup>2</sup> avec le même confort que dans une maison. Les voitures embarquées permettent d'aller dans les supermarchés et de tenir plusieurs jours sans ravitailler, d'où la disparition des magasins et des bateaux de ravitaillement. L'automobile permet d'aller chercher les enfants le week-end car ils sont bien souvent en internat.



# Confluent Seine et Oise : Batellerie de demain



Alain  
Decklerck

FIN