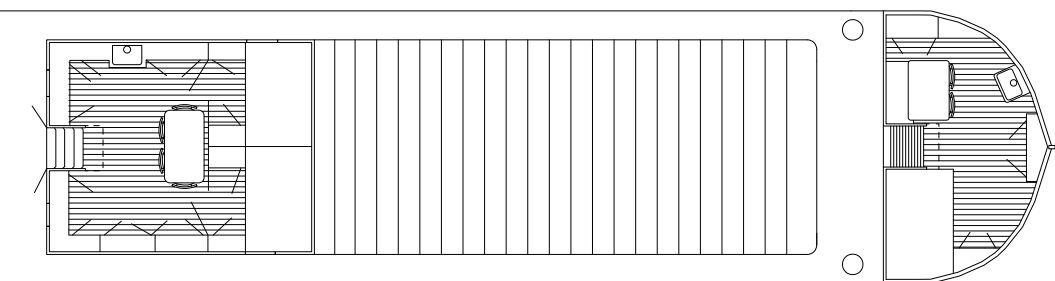
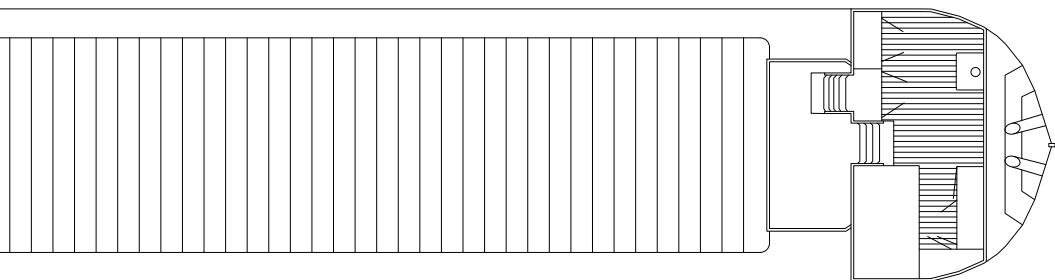


Domesticité d'à bord



Tanguy Vandenberghe



Enoncé théorique du projet de Master

Semestre d'automne 2021

Tanguy Vandenberghe

EPFL

Sous la direction de :

Professeur Vincent Kaufmann, responsable de l'énoncé théorique

Professeur Alexandre Blanc, directeur pédagogique

Nicole Nay, maître EPFL

Domesticité d'à bord

08	L'habitat fluvial traditionnel L'artisan batelier La péniche Freycinet Une vie de navigation
84	Vers un logement sédentaire Acteurs : Pourquoi partez-vous ? Du véhicule de transport à l'habitat Vivre sur l'eau
142	Conclusion : Le rôle de l'architecte
144	<i>Bibliographie</i>
149	<i>Iconographie</i>

Prémices

Cet énoncé théorique est le résultat de plusieurs mois de recherches sur un thème ayant éveillé mon intérêt. Dans le contexte de la crise sanitaire, l'habitat standard citadin apparaît comme insalubre et nuisible à la santé. En conséquence, la recherche d'espaces présentant un meilleur équilibre de vie, moins urbain et plus écologique devient de plus en plus important. J'ai alors eu l'envie de m'orienter vers un logement atypique en lien avec les désirs émanant du contexte actuel, dans le but de m'interroger sur le rôle que pourrait avoir l'architecte dans son développement.

Le thème de l'habitat fluvial, est apparu par attachement personnel et j'ai souhaité l'approfondir pour mettre en évidence les problématiques de son état actuel pour tenter de les résoudre à travers mon Projet de Master. Ce dernier serait alors une proposition de développement.

Au-delà de son aspect atypique, la péniche d'habitation possède un patrimoine historique que j'ai jugé pertinent d'étudier afin de comprendre l'avènement du support architectural actuel. Les explication historiques, sociales et comportementales permettent ainsi la compréhension de l'habitat fluvial d'hier et d'aujourd'hui, dans le but de proposer celui de demain.

Comment s'explique alors cette réhabilitation de la péniche de commerce en habitation ? Quel patrimoine est conservé à travers cette rénovation et quel impact à t'il sur les nouveaux habitants ?

A la fin du XIXème et au début du XXème siècle, le réseau des voies navigables françaises a subi des aménagements visant à se moderniser et harmoniser la navigation fluviale. Ces modifications ont suivi la mise en place du gabarit Freycinet, norme européenne régissant la dimension des écluses de certains canaux à 39 m de long pour 5,20 m de large. En conséquence, le dimensionnement des bateaux a suivi cette norme, on parle alors de péniche Freycinet.

Ce réseau de fleuves, rivières et canaux a vu évoluer ses habitants ainsi que leurs habitats. Les artisans bateliers, premiers acteurs de l'habitat fluvial suivaient un mode de vie nomade, échappaient aux contraintes de la vie sédentaire et voyageaient à travers l'Europe. Suite à la crise de la batellerie, de nouveaux acteurs, attirés par le romantisme de la vie sur l'eau, quittent leurs habitats sédentaires pour débarquer sur les fleuves. Malgré un mode de vie très différent, le support architectural reste le même : la péniche au gabarit Freycinet. D'un mode de vie rythmé par le cours du fleuve et par la mobilité du métier, on voit émerger un style de vie entre le nomadisme et le sédentarisme réfutant l'identité principale du bateau : une architecture dimensionnée pour la navigation et le transport.

Le texte qui suit est nourri par une réflexion portée sur l'évolution de l'habitat fluvial, et sur ce qu'il est aujourd'hui. Je vais donc tout d'abord faire une présentation de la batellerie "d'hier", qui a vu naître le support architectural de l'habitat fluvial d'aujourd'hui, en passant par les acteurs, leurs logements et leurs vie nomade.

Dans un second temps, je vais essayer de comprendre les différentes motivations qui ont poussées les citoyens à faire ce choix de mode de vie, comment le moyen de transport a été réhabilité en habitation et finalement quel est le changement sur leur quotidien.

Pour conclure, je finirai sur le rôle de l'architecte dans le développement des bateaux logements.

Pour un marin, son bateau est bien plus qu'un simple morceau de matière façonnée. Pour l'indigène comme pour le matelot blanc, toute embarcation est auréolée d'une légende, faite de traditions et d'aventures personnelles. C'est un objet de culte et d'admiration, une chose vivante, qui a son individualité propre.

Malinowski, 1989

L'habitat fluvial traditionnel

L'émergence des bateaux-logements succède à une suite d'évènement ayant entraînée la crise de la batellerie artisanale. Actuellement, les bateaux de commerce naviguant sur les fleuves de France sont tous de « gros gabarits » pouvant transporter de 1 350 à 1400 tonnes de fret, les « petits gabarits » appartenant aux artisans bateliers transportant de 250 à 350 tonnes ont donc majoritairement disparu du commerce. Ces derniers, ont alors été sauvé du déchirage par des hommes ayant l'intention de changer de mode de vie et voulant se rapprocher de la nature, attirés par le côté mystérieux de la vie d'à bord.

Pour comprendre l'origine des bateaux-logements, il faut alors faire un pas en arrière pour observer le mode de vie des occupants les précédents : les artisans bateliers de « l'Age d'or » de la batellerie artisanale où la péniche était à la fois maison et atelier. Naître sur une péniche signifiait alors pour beaucoup, un mode de vie entièrement nomade dicté par le métier de marinier où chaque enfant devenait membre d'équipage du capitaine : le père de famille.

La première partie de cet énoncé théorique se consacrera donc à l'étude de cette époque, du mode de vie des artisans Batelier et de leurs équipages, de la genèse du gabarit Freycinet et de l'automoteur. Il est intéressant de noter que cette période est relativement courte, située par Bernard Le Sueur comme l'Age des navigations industrielles de 1860 à 1950. Elle a cependant marquée les gens d'à terre car beaucoup médiatisée avec « L'homme du Picardie », « L'Atalante », « La belle marinière », qui présente une vie fluviale très romantisée : rêves d'évasion, rapprochement de la nature, vie de famille...

La batellerie était, avant d'être un métier à plein temps, un mode de transport sous-jacent à certains métiers car extrêmement régionalisée. Le déplacement de matériaux lourds ou encombrants se faisait alors à travers les voies fluviales naturelles lorsqu'elles étaient disponibles. Cette période constitue la longue ère fluviale qui débute au XIV^e siècle.

Au XVIII^e siècle, L'Age des canaux débute. Des voies artificielles sont érigées pour connecter les différents cours d'eau naturels afin de relier les grandes villes pour y apporter produits frais et éléments encombrants. C'est le début de la batellerie que l'on connaît aujourd'hui, c'est un transport qui se professionnalise et se structure autour de la famille nucléaire constituant l'équipage. Les artisans ne vivent cependant toujours pas à bord à plein temps, ils possèdent pour la plupart une maison à terre. Les bateaux utilisés sont en bois et sont tractés depuis la berge par des chevaux puis par un système motorisé.

La troisième période de la batellerie est celle qui va nous intéresser car genèse du gabarit Freycinet : support des habitats fluviaux contemporains. Elle s'étale de 1850 à nos jours. Quelques dates sont importantes et permettent de comprendre la standardisation de ces automoteurs en fer dans ce contexte d'industrialisation massive.

Le 5 Aout 1879 se met en place le gabarit Freycinet : « Une norme européenne régissant la dimension des écluses des canaux, mise en place par une loi du programme de Charles de Freycinet »

Dans les années 1910, les compagnies de navigation commencent à passer du bois au fer. Les premiers bateaux métalliques apparaissent mais ne conviennent pas à tout le monde. Les réparations de guerre favorisent cette transition. L'Allemagne livre six-cent-trente-neuf péniches en fer à la France, les artisans sinistrés acceptent alors ces péniches avec réticence :

“Leur gouvernail à la barre mal ajustée, leurs mauvais écoutillages en sapin, en deux pièces avec appui sur un faitage long, lourd, dangereux à déplacer ou placer sur les cales vides. Et surtout le logement à l'arrière, sans roof, excessivement profond, auquel on accédait par une échelle-escalier atteignait presque le milieu du logement, meublé de bois blanc mis en couleur « petit-gris ». Sur l'un des côtés, on apercevait les couchettes superposées, à gauche de l'escalier figurait les W-C, en armoire. Une étroite claire-voie sur le pont, un hublot de chaque côté constituait toute la lumière et l'aération.”

Roblin, 2006

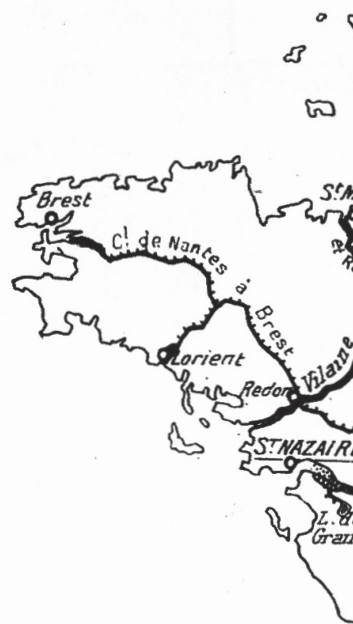
Le début des années 1920 lance la motorisation des péniches, les premiers moteurs sont bricolés dans des bateaux en bois. Ne plus dépendre du halage depuis les berges est la raison principale de ce développement. Cependant le moteur fonctionne à l'essence et cela coute cher, les pannes sont fréquentes car le système n'est pas encore au point et quand il fonctionne, le bateau reste moins rapide que s'il est tracté depuis la berge. Cette innovation pousse, malgré ses défauts, une fois de plus vers la péniche en fer en raison des trépidations créées par le moteur, inadaptées à la péniche en bois.

Parallèlement, le transport par chemin de fer s'intensifie et rentre en concurrence avec le transport fluvial qui, au sortir de la première guerre mondiale, nécessite un grand nombre de réparations. Les régions ayant accès aux nouvelles matières premières comme le charbon favorisent les voies fluviales, car plus aptes à transporter des matériaux lourds sur de longues

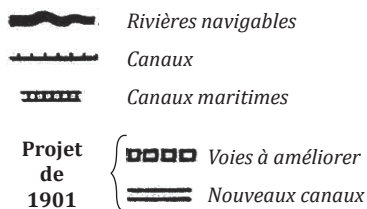
distances.

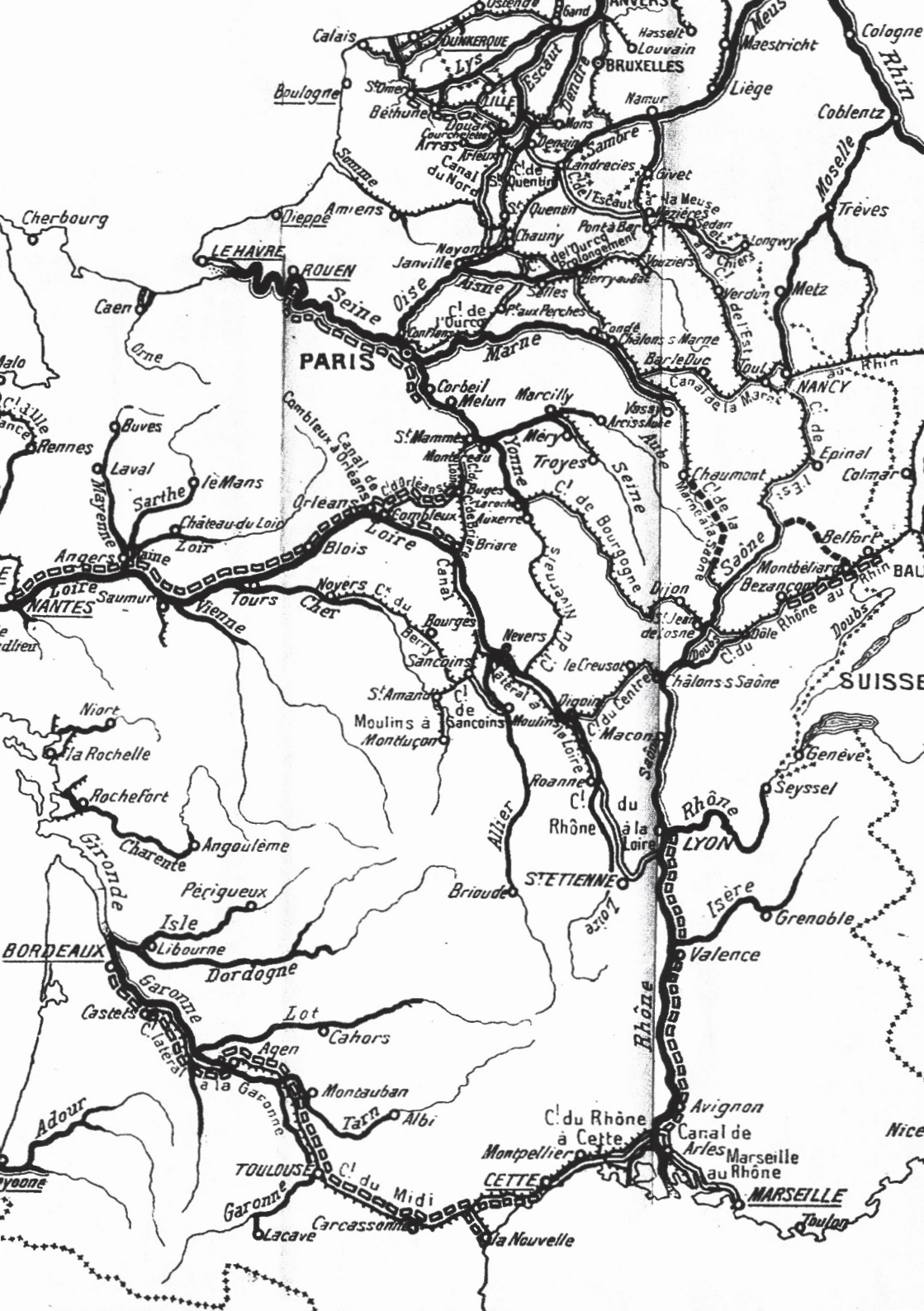
Inversement, les régions n'ayant pas accès à ces matériaux voient le début du déclin de la batellerie.

La seconde guerre mondiale vient accélérer le passage au fer et sonne la fin de l'utilisation des bateaux en bois. Etant donné le nombre de bateaux détruits, des mesures fédérales sont mises en place pour relancer les activités fluviales. Le bois est alors abandonné au profit du fer rendant la motorisation possible. On observe alors une uniformisation du marché, celui du Gabarit Freycinet. Des centaines de 38 mètres en fer sont construits et la production de "transformables", bateaux vendus sans moteur pour être tractés puis aménagés d'un moteur lorsque le marinier arrive à le financer, popularisent le passage au fer. La fin des années 1950 caractérise l'Age d'or de la batellerie artisanale, la majorité des artisans possèdent leur propre bateau : une péniche de gabarit Freycinet, de 38 mètres de long par 5 mètres de large, en fer et motorisée. Avec l'arrivée du moteur, le marché se nationalise ce qui entraîne un abandon complet de la maison à terre. Des pièces à vivre sont alors aménagées sur les bateaux et standardisées de façon à favoriser le maximum de transport de marchandise. L'unité familiale s'organise alors autour de l'outil de travail du père de famille, la péniche et travaille pour lui « gratuitement » pour financer l'achat du prochain bateau. L'ancien étant alors légué à l'aîné qui créera à son tour, son unité familiale.



Carte des voies navigables et des principaux ports de la F





*“Les marinières, ces nomades de l’eau, objets de suspicion
mêlée de curiosité ; « ils vivent pas comme nous, ils parlent
pas comme nous et, d’ailleurs, ils se marient entre eux... »”*

Colin, 1993

L'habitat fluvial traditionnel

L'artisan batelier

Le marinier est fils de marinier. Il naît sur le canal ou s'écoulera sa vie. Son lieu de naissance est sans importance, il n'y reste qu'une dizaine de jours pour que la mère se repose. Avant d'apprendre à marcher, il peut observer le paysage qui défile depuis la timonerie où il se trouve assis. Dès qu'il apprend à marcher, on l'attache alors à une corde pour qu'il puisse se balader sur le pont et développer son pied marin. Arrive ensuite l'âge de l'école, s'il a de la « chance », il est envoyé à un internat (idéalement de mariniers), autrement il apprend de ses parents et lors d'attente prolongée dans certaines villes. Vers dix ans, il peut commencer à apprendre son métier : conduire le bateau, l'amarrer, participer à ses réparations...

A seize ans, il peut devenir capitaine d'une des péniches de son père, s'il en possède plusieurs. La famille se sépare alors : le père forme son équipage avec l'un de ses fils plus jeunes et la mère suit l'aîné, les trajets restent cependant communs. Aux alentours des 24 ans, il se marie avec, la plupart du temps, une fille de marinier, pour qu'elle puisse l'assister en tant que second sur un des bateaux qui lui a été légué. La mariée traverse alors la passerelle fleurie au bras de son père pour rejoindre son mari. Le mariage correspond à la fin de l'apprentissage et au début de l'autonomie. Dans le cas où il n'a pas hérité d'outil de travail de son père, il s'endette pour se procurer une péniche. Il préfère cela à devenir salarié, c'est « l'honneur de l'artisanat ». S'ensuit alors de longue navigation pour rembourser son prêt avant de pouvoir, si tout se passe bien, économiser de l'argent pour léguer à son tour un bateau à l'un de ses fils. Vieux, il se retire, mais reste proche de la grande famille batelière, en s'établissant sur les bords d'une rive ou dans un point de rencontre de mariniers. Lors de sa mort, s'il n'a pas quitté son bateau, un étendard noir est hissé en signe de deuil et il est ensuite ramené dans son pays natal en ayant un « droit » de priorité aux écluses.

NOTA

La circulation des bateaux automobiles est soumise aux prescriptions des décrets des 24 mars et 5 décembre 1914, ainsi qu'à celles des Règlements particuliers de police des voies navigables.

Après deux contraventions en moins d'une année, le certificat de capacité peut être retiré par arrêté préfectoral, le titulaire entendu (Décret du 5 décembre 1914, article 2).

Le présent certificat *n'est pas* valable pour la conduite des bateaux automobiles affectés à un service public de voyageurs.

(1) *est ou n'est pas.*

MINISTÈRE
DES

TRAVAUX PUBLICS.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉPARTEMENT

d *la Seine*

CIRCULATION

DES BATEAUX AUTOMOBILES

(Décret du 5 décembre 1914.)



CERTIFICAT DE CAPACITÉ

POUR LA CONDUITE

DES BATEAUX AUTOMOBILES

Le terme batelier ou marinier, désigne des professionnels chargés de transporter des marchandises sur les voies intérieures. Cependant, l'artisan batelier du XX^{ème} siècle est bien plus qu'un simple navigateur, à l'image de l'étranger de Camus ou du flâneur urbain, le marinier incarne une philosophie de vie. Il apparaît comme un personnage en marge de la société de consommation dans laquelle il vit, exception d'un monde sédentaire, participant pourtant activement à son fonctionnement. A travers son personnage, on découvre une nouvelle manière de vivre, plus minimaliste et économe qui s'oppose à celle des gens d'à Terre.

"Une question revient sans cesse :

« Pourquoi avez-vous choisi ce métier ? »

« Je n'ai pas choisi, je suis né sur une péniche et... »."

Chantre, 2002

Dès son plus jeune âge, le marinier est continuellement en voyage, tout est constamment en changement autour de lui, il ne peut donc s'attacher ni à un village, ni à une ville, pas même à des amis. Son monde, c'est la péniche sur laquelle il vit, et les trente mètres carrés dans lesquelles il se repose et se nourrit. Cette péniche, c'est sa « maison », endroit auquel il s'identifie, comme un agriculteur se rattache à ses terres. Ce n'est donc alors pas sa maison qui bouge, mais le décor et le paysage qui glisse autour de lui. Rester trop longtemps au même endroit lui pèse, et très vite il ressent le besoin de se remettre en mouvement. N'appartenant à aucune ville mais participant à son activité par l'apport de ressources, le batelier pourrait presque être considéré comme un flux et non comme un citoyen, représentant alors le nomade extrême.

"En ce sens, ils participent pleinement à l'économie urbaine ; ils font la ville, définie non pas comme stock (bâti, résidents) mais comme flux (personnes, marchandises, idées) (Le Marchand, 2011). Et de ce fait, ils parcourent, avec leur embarcation, des espaces urbains et périurbains"

Paul, Raimbault, 2013

Son nomadisme l'éloigne alors de la société dans laquelle il vit, il voit le monde d'une autre façon que les gens d'à terre. Le temps est perçu de manière différente, il travaille tous les jours, ignore les dimanches et ne se repose que durant les jours de congés annuels : Pâques, 1er Mai, 14 Juillet, 11 Novembre et 25 Décembre. Peu lui importe l'espace parcouru lors d'une journée, Il commence son travail quand les écluses ouvrent et le finit quand celles-ci se ferment. Qu'un évènement soudain, comme les crues ou la gelée, arrête sa circulation, il attendra patiemment que la nature se calme avant de reprendre sa route. Lorsqu'il n'est pas en mouvement, c'est qu'il se trouve en période d'affrètement, il peut alors passer plusieurs semaines à attendre son chargement, et en profite pour s'occuper des réparations de son bateau.

"L'espace semble être, ou plus apprivoisé, ou plus inoffensif, que le temps : on rencontre partout des gens qui ont des montres, et très rarement des gens qui ont des boussoles. On a toujours besoin de savoir l'heure mais on ne demande jamais où l'on est."

Perec, 2000

Cette différence s'étend également aux lieux qu'il traverse. L'habitant urbain est attaché à une ville, un quartier, une maison tandis que le batelier vit sur les canaux, ses points de repères sont les écluses près desquelles il s'arrête, les ports dans lesquelles il s'affrète et les voies qu'il emprunte. On peut facilement retrouver la trace d'un bateau en consultant le Journal de la Navigation qui recense les noms des bateaux ayant traversé les écluses principales. Chaque voyage est planifié en fonction de sa position et de la saison dans laquelle il se trouve, il cherche à éviter les périodes de crues dangereuses sur certains canaux et à optimiser les voyages d'une ville à l'autre pour éviter les transports à cales vides. Sa position est donc bien plus importante que sa temporalité, le marinier n'a pas forcément besoin de savoir l'heure, il se demande cependant où il est.

Les bateliers pratiquent ainsi un « espace mobile » (Retaillé, 2011), celui du fleuve, ponctué de haltes fonctionnelles, choisies à l'aune de considérations commerciales et techniques. Manceron (1996) 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.

Paul, Raimbault, 2013

Cette marginalisation de la société, est également renforcé par la transmission de son métier. La famille en tant qu'équipage apparaît par nécessité de longs transports sur de longues distances, mais elle se maintient pour des stratégies économiques (Wateau, 1989). Fonder une famille permet au métier de marinier de substituer. La navigation ne pouvant s'effectuer seul, il trouve en se mariant à une fille de marinier, un second qui peut l'assister dans ses manœuvres aux écluses.

“La péniche est ainsi devenue non seulement un outil de travail, mais une unité domestique, se transmettant au sein de familles élargies où “l'endogamie socio-professionnelle et artisanale prioritairement recherchée, débouche souvent sur une endogamie familiale” (F.Wateau, p. 358). “

Vogeleisen, 2000

Le couple projettera ensuite, “dès le début de sa navigation commune, d'accumuler un capital afin de pouvoir donner à chacun de ses enfants, un bateau : le bateau de famille » (Wateau, 1989). Les gains reviennent aux parents et leurs permettront à nouveau, l'achat d'un bateau pour leur prochain fils. Par conséquent, dès la naissance, le métier de marinier s'impose.

“Mais parce que je suis né à bord, parce qu’avec lui je vais, avant même d’ouvrir les yeux, partir, encore partir, que mes parents, mes grands-parents, arrières grands parents sont nés et ont vécu de cette manière, mon destin sera une péniche toute ma vie.”

Chantre, 2002

L’enfant va alors partager son quotidien avec l’équipage constituant le noyau familial : Son père, le capitaine. Sa mère, la seconde. Ses frères et sœurs, les aides.

Les personnes qu’ils rencontrent font partie de la « grande famille batelière » et sont pour la plupart liés à la batellerie : les éclusiers voyageant d’écluses en écluses permettent le bon fonctionnement de ces dernières, les affréteurs chargent les péniches lors de leurs arrivées au port, les autres artisans bateliers partagent de longues haltes aux gares d’eaux en attente d’affrètement, les épiciers des rives sont souvent des anciens bateliers voulant rester en contact avec la vie fluviale... Les bons amis de la familles deviennent alors vite des cousins et crée des « liens familiaux [...] complètement imaginaire » (Colin, 1993). Cet esprit de famille est très prisé et se retrouve sur la devise des bateaux. Certaines portent le nom d’un des membres de l’équipage tandis que d’autres témoignent de la convivialité de la vie à bord « Bonjour, Bonne chance, SOS... »(Colin, 1993).

La vie de marinier suit alors un cycle qui se répètent dès la naissance d’un enfant. Il suivra alors le même principe de transmission pour subsister, partagera le même environnement, et rencontrera un cercle social identique.

“Les héritiers reprirent le bateau pour eux. De nouveau, il fallut refaire les valises, redéménager. C’est pour cela que le marinier aime être propriétaire, c’est pour être assuré de pouvoir habiter son bateau toute sa vie. ”

Droissart Bourdon, 1997

La notion de liberté peut alors être questionnée. Pour beaucoup, devenir marinier ne semble pas être une contrainte mais une suite logique à leur apprentissage, c'est le seul métier leur permettant de maintenir le mode de vie qu'ils connaissent depuis l'enfance et dans lequel ils s'épanouissent :

"J'ai toujours profondément aimé la vie sur le bateau et je reste très attachée à l'une des qualités principales de notre métier : l'indépendance. J'ai suffisamment vu le côté étroit, étriqué, asphyxiant de cette existence ; toutes les professions que j'aurai pu y exercer se résument pour moi en un seul mot : l'ennui."

Lorenzo, 1985.

Pour d'autres, cette transmission de savoir et de métiers est vécue plus lourdement et une envie de vivre « comme les autres » les attire à terre. Devenir marinier revient alors à se marginaliser et à refuser le confort des logements modernes de l'époque pour suivre un mode de vie plus standard :

_ Qu'est-ce que tu veux faut prendre ton parti c'est comme ça, t'es né dans la batellerie.

_ Eh bien je veux en sortir.

_ Pour aller où ?

_ Pour vivre comme tout le monde.

_ Pourquoi on n'est pas comme tout le monde nous ?

Ertaud. 1968, 31:02

Malgré une marginalisation du batelier dans la société et un métier peu attrayant, une grande partie de l'intérêt qui lui est porté ainsi qu'à son mode de vie réside dans le fait qu'il est un témoignage des transitions du XXe siècle et de l'ère industrielle. On passe d'un artisan d'échelle locale, qui, concurrencé par le transport ferroviaire et routier, est forcé à travailler à l'échelle nationale. Le marinier devant moderniser son outil de travail ne peut alors plus transmettre sa culture : les bateaux automoteurs étant beaucoup plus chers, il n'est plus possible d'en transmettre un à chacun de ses enfants. Il devient parfois même compliqué de posséder son propre bateau.

Emerge alors les bateliers mercenaires, contremaitres conduisant des péniches possédées par des entreprises. Le marinier n'est alors plus maître de sa péniche et par conséquent de son propre logement. Il représente donc l'ouvrier qui ne pouvant pas concurrencer avec les entreprises doit se résigner à travailler pour elle.

"Le batelier d'eau douce, le marinier, est inconnu du grand public : il a souffert de la comparaison avec son collègue, le marin de mer, dont les poètes, depuis Homère, ont chanté le courage, l'endurance au danger, les expériences exotiques. Combien plus banale est la vie du marinier français ! La batellerie de canal a presque entièrement remplacé chez nous l'ancienne batellerie de fleuve. Marin d'eau douce, le batelier est devenu marin d'eau morte. "

Marlio, 1909

Opposés à cette dure réalité, le cinéma et journalistes partagent une image beaucoup plus romantique du marinier. Le succès des films et feuilletons à succès portant sur la vie du marinier du XXème siècle tel L'homme du Picardie, L'atalante et La belle marinière expriment un fort intérêt des citadins envers un mode de vie différent, libre des normes de la vie en société, mêlant romance et aventure. Le marinier incarne dans ces fictions, l'ambassadeur d'une vie idéalisée plus proche de la famille, où le mari et sa femme travaillent côte à côte tout en voyageant à travers la France.

"Le marinier serait le héros d'une société consumériste, en communion avec la « vérité sacrée de la nature », comme l'aurait dit Colin Campbell (1989) ou comme l'exprime Denis Blot à propos de la recherche d'authenticité prônée par les hippies : « Dans la filiation de ce rousseauisme, on observe aussi la figure du paysan maintenant bon sauvage, participant à la valorisation d'un passé mythique où il n'y avait pas de distance entre l'homme, sa nature et la nature » (Blot, 1999 :73)"

Daffe, 2013



Gros plan sur les bricoles. (Roblin, 2006)

L'apprentissage du marinier commence dès l'enfance. Il développera son « pied marinier » à l'aide d'une bricole, ceinture attachée au bateau par une corde pour l'empêcher de tomber à l'eau.



Il y a 50 ans, les mariniers. (© Charles Fiquet)

Ils pourront ensuite se déplacer librement une fois cet équilibre acquis et continueront leur apprentissage «sur le tas».



Denis Vandenbrom, jeune communiant (Roblin, 2006)

On peut voir la réserve d'eau ainsi que les différentes entrées et ouvertures du bateau qui témoignent que ce jeune communiant est un marinier. L'église n'occupe pas une place importante dans leur quotidien, cependant certaines identités et passage sont célébrées comme le Saint-Nicolas ou la communion.



Un mariage (© Martial Chantre)

*Lors du mariage, la mariée débarque du bateau de ses parents et traverse la passerelle fleurie.
La péniche participe aux grands événements de la vie des marinières.*



Il y a 50 ans, les mariniers. (© Charles Fiquet)

Le marinier évolue ainsi continuellement aux côtés de sa péniche, cette dernière occupant une place majeure dans son quotidien. Sa famille, c'est avant tout son équipage qui partage repas, sommeilles et manœuvres définis par leur habitat : Ci-dessus, la famille du COLIGNY.

"Il est toujours agréable d' oublier sa profession pendant quelques jours, surtout quand il s'agit de les vivre sur une péniche!

Il n'y a pas longtemps, un couple de la ville rêvait de vivre sur l'eau... Un de leurs parents les invita, et ils purent vivre comme dans les romans !

Une péniche à leur disposition ! Quelle joie ! Ils vont enfin pouvoir comprendre comment vivent les mariniers! Emilien ne cessait de questionner le navigateur. Tout l'intéressait. C'est tellement différent du bureau ! L'air pur, le soleil, la vie vagabonde à travers les charmes de la nature. Reine s'intéressait à l'intérieur. Comme c'est petit, mais si bien conditionné ! Et comme c'est agréable de faire la même profession, mari et femme ! Sans se séparer !

Le soir, tous deux se reposaient sur l'arrière du bateau. Soudain, Emilien dit à son épouse: "Te souviens-tu de nos fiançailles ? Tu rêvais d'aller en voyage de noces à Venise ! Ville de l'eau et des gondoles. Mais, hélas! cela était trop cher pour nous. Tu vois, les mariniers, eux, après leur mariage, ils montent sur une péniche, rien qu' eux deux, ils naviguent, et leur voyage de noces n'a pas de retour"

Rentrés chez eux, les villageois s' aperçurent que, s'il est agréable de vivre sur une péniche, il faut cependant s'habituer à un dur labeur . Emilien déclare maintenant à ses amis : "Je ne suis plus tenté par la profession d'un autre, Tous les métiers ont leurs avantages et leurs difficultés. Le bonheur est à la portée de tous, on apprécie ce que l'on a chez soi !"

Droissart Bourdon, 1997

“Nos habitats successifs ne disparaissent jamais totalement, nous les quittons sans les quitter, car ils habitent à leur tour, invisibles et présents, dans nos mémoires et dans nos rêves. Ils voyagent avec nous.”

Michel de Certeau, 1994.

L'habitat fluvial traditionnel

La péniche Freycinet

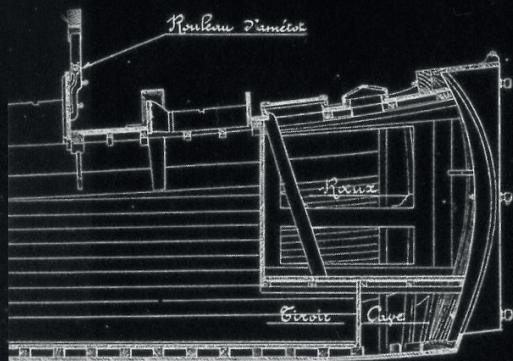
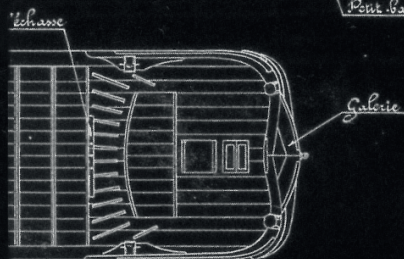
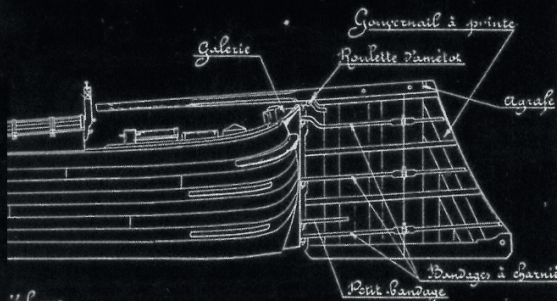
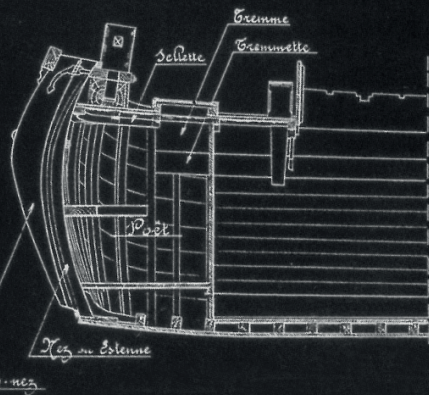
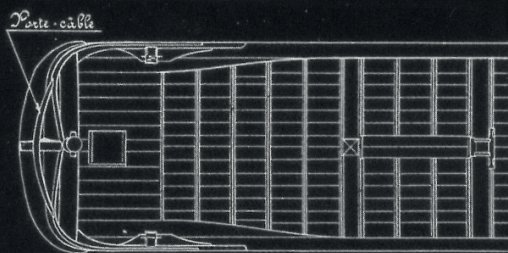
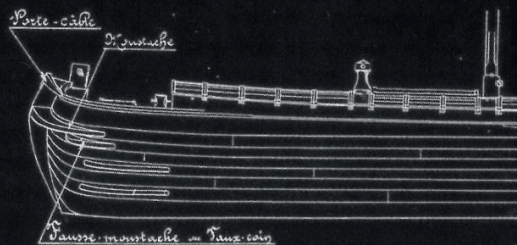
L'habitat de l'artisan marinier est l'élément essentiel à l'exercice de sa fonction. La péniche de gabarit Freycinet est le lien entre ses parents, son économie ainsi que ses systèmes de valeurs. Elle constitue le pré-héritage de l'adolescent, le moyen de transport des marchandises ainsi que l'environnement sur laquelle l'enfant du marinier grandit et y apprend gestes et valeurs. Le bateau définit un équipage, on appellera les membres de ce dernier selon le nom du bateau et non en fonction de leur nom de famille. On ne dira pas « tiens c'est André Dupont » mais « Tiens, c'est le gars du Rosa », le « patronyme, pourtant connu, est systématiquement oublié » (Wateau, 1989).

Lorsque dans la conversation, le nom d'un marinier est cité, il est toujours suivi du nom de son bateau : « Duval, du Saint Joseph », « Durand du Virginie »...

Colin, 1993.

La péniche est plus qu'un simple moyen de transport. Elle est considérée comme un membre d'équipage à part entière, elle « fait partie de la famille, [elle] est toujours sur les photos » (Droissart Bourdon, 1997). L'achat d'un nouveau bateau est un évènement à célébrer, quand un couple acquiert un nouveau bateau, « il est coutume d'inviter les amis à visiter la cabine et la salle de machine, un peu comme lorsqu'on a un enfant nouveau-né » (Chantre, 2002). Dans le quotidien du marinier, le bateau sera anthropomorphisé comme l'explique Denise Vogelesen dans Douze contributions à une ethnologie de la maison. La proue représentant la « tête » ou le « nez », l'arrière « le cul ». Le marinier en prendra soin comme si c'était son propre enfant, il sera lavé, couvert et demandera tout le long de son existence beaucoup de soin. Des expressions tel « je suis plein » ou « j'ai le ventre vide » sont également utilisées pour faire référence à l'état de la cale.

Longueur : 58^m,70
 Largeur : 5^m
 Hauteur : 2^m,50
 Tonnage : 350 tx



Divers types de péniches, voir la Planché :

Cette unité sociale et familiale mobile peut donc s'assimiler à une maison flottante. Une parenté architecturale et lexicale existe entre l'habitat d'à terre et celui d'à bord, le vocabulaire propre aux appartements d'à terre « cuisine », « salle de séjour » et « chambre » reste utilisé dans les descriptions de logements marinières et on respecte les mêmes règles, "on entre dans une péniche comme dans une mosquée [ou un appartement] : en se déchaussant." (Profession, marinier)

L'intérieur de la péniche peut alors être décrit de la même manière que l'intérieur d'une maison. « Une péniche c'est comme une maison, mais en plus petit » (Douze contributions à une ethnologie de la maison, Denise Vogeleisen), Et à l'image de l'homme d'à terre qui voit sa maison détruite par un incendie, le marinier qui voit couler sa péniche perd toutes ses possessions matérielles ainsi que ses souvenirs personnels.

Chaque bateau est unique, il peut être neuf, ancien ou bricolé, en bois ou en fer, il suivra cependant toujours le même gabarit : le gabarit Freycinet.

Il ne fait pas référence à un type de bateau en particulier mais à un gabarit mis en place par Charles de Freycinet le 5 août 1879 qui sera diffusé en masse à la fin de la seconde guerre mondiale. Cette loi « relative au classement et à l'amélioration des voies navigables » (Cahiers des musées de la batellerie, gabarit Freycinet) prend pour référence la péniche flamande qui donne les dimensions minimales à respecter pour la structure extérieure. Les articles 1 et 2 de cette loi définissent donc quatre critères :

- Une profondeur d'eau garantie de deux mètres
- Une largeur des écluses de 5,20 mètres
- Une longueur des écluses de 38.50 mètres
- Une hauteur libre sous les ponts de 3.70 mètres.

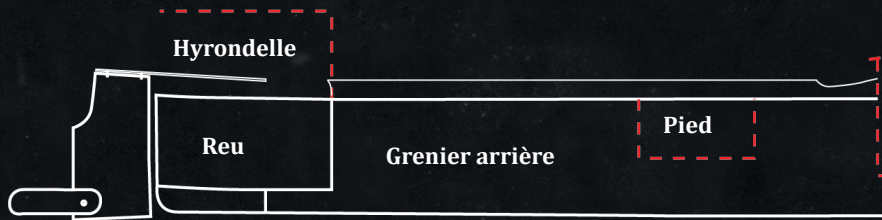
Par conséquent, les bateaux ne doivent pas dépasser 38.5 mètres par 5.05 mètres afin de pouvoir naviguer sur l'entièreté du réseau.

Avec le transport de matériaux lourds sur de longues distance, le marinier et sa famille quittent leur logement à terre pour s'installer dans leurs bateaux, des espaces habitables ont donc été désignés dans ces coques vides d'environ 700 mètre cubes (38.5*5.05*3.3 mètres). Le marinier étant payé proportionnellement au tonnage transporté, les différentes

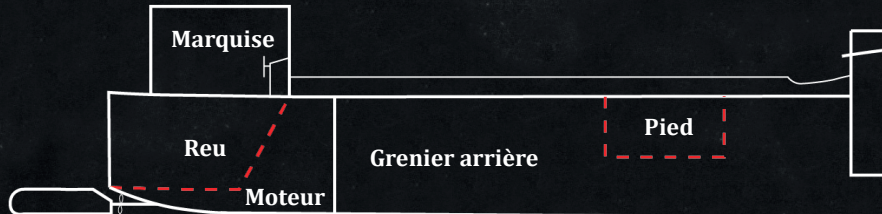
typologies ont comme point commun de favoriser l'espace de stockage au détriment de l'espace habitable.

Toutes les péniches de commerces de l'époque suivent donc les dimensions Freycinet, il en résulte alors une allure extérieure commune. Cependant, la disposition des espaces habitables au sein de la coque n'a pas toujours suivi le même modèle et s'est adaptée aux innovations techniques du XX -ème siècle. Il est donc intéressant d'observer l'évolution de ces différentes typologies d'espaces pour comprendre la structure que l'on retrouve dans les bateaux d'habitations.

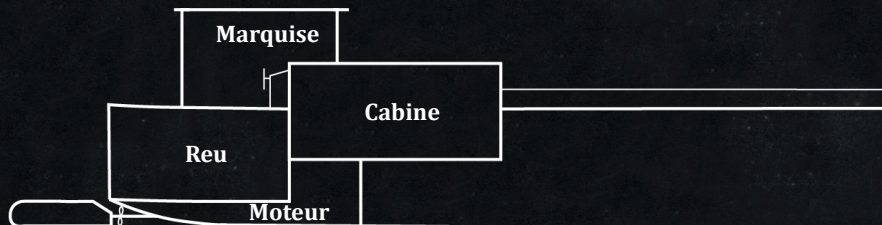
XIXème siècle

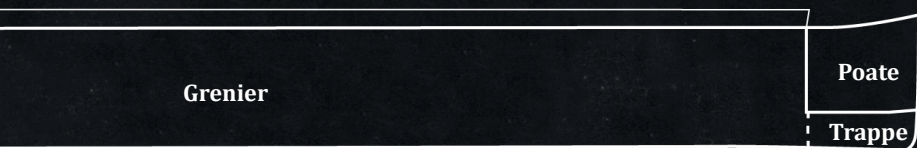
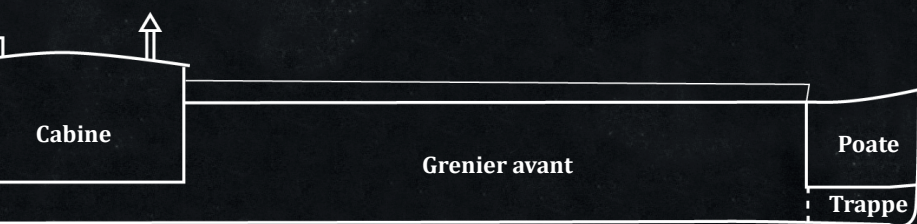
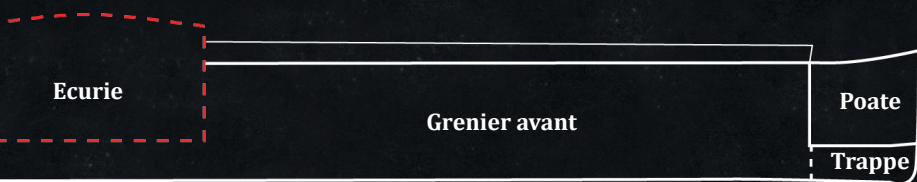


Début XXème siècle



Milieu XXème siècle





XIXème siècle

L'une des premières typologies, datant du milieu du XIXe siècle, est caractérisée par deux espaces principaux, le Reu à l'arrière ainsi que le Poate à l'avant. A cette époque, le bateau n'est pas motorisé, le déplacement est naturel, des chevaux le tractent depuis la berge sur les voies de halages. Le chargement des bateaux n'est également pas technique, ce sont des salariés hommes et femmes qui remplissent la cale à l'aide de seau et brouette.

Le Reu sert de logement principal du capitaine et de sa famille, il ne repose pas directement sur le fond du bateau, un espace réduit existait et servait de « cave ». Ce dernier était accessible par une trappe et permettait d'entreposer bières, vins pommes de terre et toute nourriture devant rester fraîche. Sur les espaces verticaux et libres était entassés les sacs de sucres, de charbon et de soude pour alourdir l'arrière afin de conserver un certain équilibre, pour qu'il ne se soulève pas. Dans le Reu étaient entreposés le poêle démontable pour la cuisine, une table pour les repas, un bureau pour l'aspect administratif (contrat de transport, lettres, documents de réparations) ainsi qu'une machine à coudre, outil principal de la marinière. Des armoires pour le linge et la vaisselle ainsi que deux lits superposés constituent le mobilier fixe de cet espace.

Le Poate sert d'habitat pour le matelot, engagé par le capitaine, ou bien par les enfants du marinier. L'aménagement est minimal : deux lits superposés, une table pour la toilette ainsi que des placards sur les cloisons.

Dans certains cas, des portes existaient et permettaient l'accès à la cale depuis le Reu ou le Poate. Quand elle était vide, elle « était utilisée comme atelier pendant les réparations et pour les tâches domestique : la lessive, le séchage du linge, la cuisine... La cale devenait alors l'endroit à tout faire de la famille.

Les espaces de vie offrent peu de lumière car toutes les cloisons sont occupées pour du rangement, le seul apport est zénithal. Un capot servait de transition avec l'extérieur et était quelquefois percé d'une ouverture. Le Reu pouvait également

être ajouré d'une « clairevoie ». Clairevoie et capot étaient la plupart du temps laissés ouverts afin d'aérer les espaces et d'y amener un maximum de lumière.

Le Reu et la Poate sont les deux espaces communs à toutes les péniches de l'époque et définissent l'espace minimal pour un chargement maximal. D'autres aménagements pouvaient également exister mais étaient plus occasionnels.

L'écurie était nécessaire dans le cas où le marinier possédait ses propres bêtes pour tracter le bateau. Elle se situe au centre du bateau car l'espace est verticalement plus libre, et permet une hauteur maximale et un grand dégagement pour sortir ânes et chevaux. Elle ne touche cependant pas le fond du bateau, car elle est suspendue à la bordaille par des traverses.

Le pied, également suspendu, était l'espace de service. Il servait de débarras pour de nombreux objets domestiques, tinettes, lessiveuses, cuvier à lessive ou lessiveuse batteuse... Il était la plupart du temps construit par le marinier et n'a donc pas de forme type.

L'hyrondelle est une petite casquette que le marinier construisait pour se protéger des intempéries lorsqu'il était à la barre. Elle est ouverte sur les côtés pour ne pas restreindre les rotations du gouvernail et son avant est une petite façade vitrée pour ne pas obstruer la vision du capitaine.

La ligne de flottaison n'étant pas la même lorsque le bateau était chargé ou non, il fallait définir une limite horizontale que ces volumes ne pouvaient dépasser au risque de ne plus pouvoir passer sous les ponts lorsque le bateau avait les cales vides. Tous ses espaces sont alors de faible hauteur, inférieure à deux mètres.

XIXème siècle

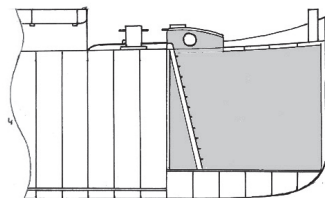
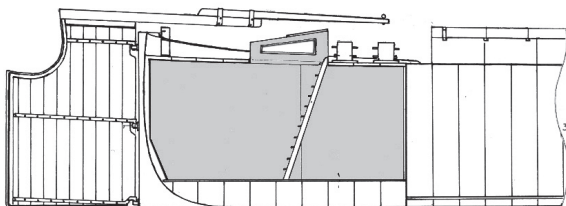
Dessin d'un ancien marinier (© Gérard Pioche)

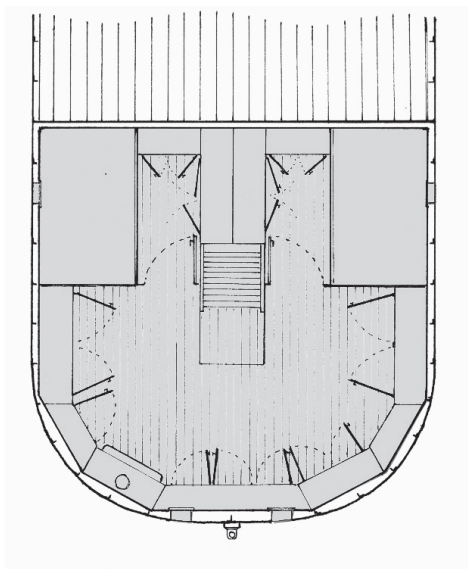
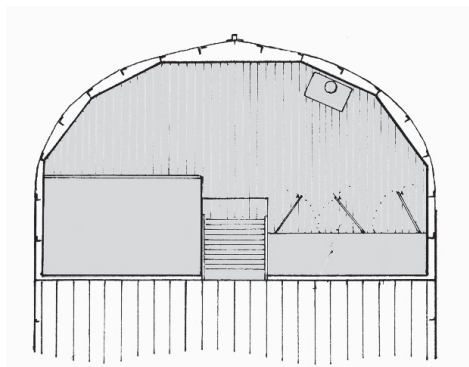
Sur la page de droite (de haut en bas) :

Cette configuration présente les versions les plus simples du Poate et du Reu. Ces derniers sont presque posés au fond du bateau et ils ont la même largeur que celui-ci. Le mobilier est très minimaliste, pour le Poate de simples armoires, un lavabo ainsi qu'un lit, pour le Reu, des armoires et un lavabo constituent la majorité de la pièce et un semblant de « dressing » amène aux lits. Le Reu se divise en deux, une partie Diurne pour la cuisine et les repas et une partie nocturne pour dormir. On peut observer l'importance donnée aux rangements sur cette première typologie.

Ci-dessous :

Les accès se font par des escaliers de descente et pour le Reu, il faut faire attention à la barre qui passe au-dessus de l'entrée. Ce sont les seuls apports de lumière dans ces espaces, aucune fenêtre, ou hublot, ne perce la coque.





Début XXème siècle

Une nouvelle typologie peut être définie avec l'avènement du moteur au début du XXème siècle. Toutes les différences avec le premier type s'expliquent par une suite d'événements et ne s'opèrent pas du jour au lendemain.

Tout d'abord, au début du XXème siècle, le halage animal est remplacé par des engins de traction mécanique. Les mariniers transforment donc leurs écuries en cabine principale, le Reu devient donc la cabine secondaire. La géométrie spatiale de la péniche ne change pas et les règles de hauteur sont toujours présentes. Cependant l'ancienne écurie est percée pour installer une claire voie et y amener de la lumière. L'aménagement intérieur est défini en deux parties. L'une nocturne, la « chambre » constituée de deux lits en graveleine (lits placés bouts à bout dans la largeur du bateau) et d'un couloir « dressing » formé d'armoires et de placards. La seconde, diurne, constitue l'espace de repas et la cuisine. Avec la transformation de l'écurie, l'espace habitable double presque.

Vers les années 1920, les péniches commencent à se construire en fer, cependant les éléments habitables restent en bois. Les principes de chargement s'adaptent alors à une coque plus solide : pour gagner du temps, des rampes de déversement sont installées dans les lieux d'affrètement pour remplacer le travail manuel.

Avec l'arrivée du moteur, une salle des machines doit être intégrée aux espaces intérieurs. Le Reu et le pied disparaissent dans certaines typologies. De plus, le gouvernail en bois est abandonné pour une barre à roue avec chaîne. En conséquence, l'hirondelle devient la marquise ou timonerie, espace complètement fermé protégeant le capitaine lorsqu'il est à la barre.

La timonerie dépasse cependant la limite horizontale que respectaient tous les autres espaces. En conséquence, elle est démontable. Les panneaux sont séparés en deux par des charnières et pouvaient se rabattre lorsque que la cale était vide.

Dans les bateaux en fers, un réservoir était installé et on le remplissait d'eau pour redescendre la ligne de flottaison pour éviter le démontage de la marquise. Elle devient alors un véritable espace que la marinière s'approprie et y installe, plants de fleurs, réchaud, table et chaise, réfrigérateur pour préparer les repas lors des longues navigations.

Début XXème siècle

Dessin d'un ancien marinier (© Gérard Pioche)

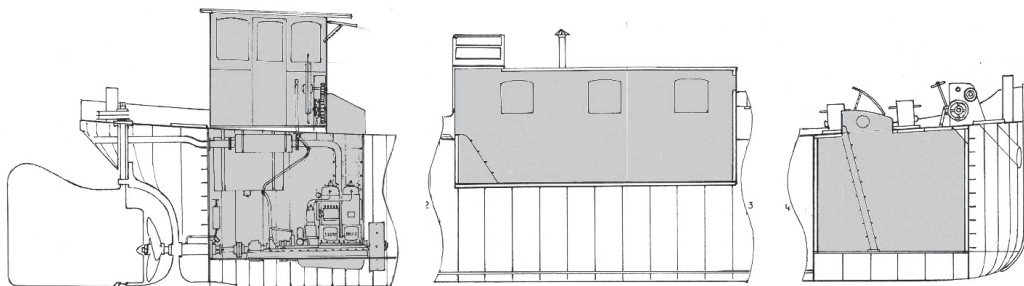
Sur la page de droite (de haut en bas) :

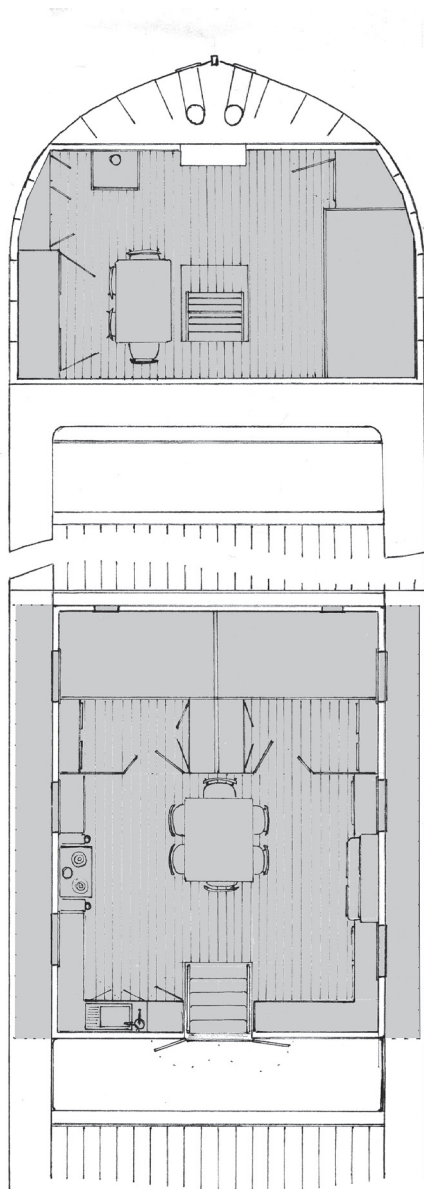
L'accès au Poate reste le même, il est cependant aménagé différemment et n'épouse pas la pointe du bateau. Une table constitue le seul ameublement mobile de l'espace. Une nouvelle fois, lit et placards constituent le mobilier fixe.

Le logement central, est plus « riche » que le Reu du plan précédent, il est comme ce dernier, divisé en deux, la partie Diurne et la partie nocturne. L'aménagement ne se limite pas à des armoires et des lits, la marinière dispose de plans de travail, d'une cuisinière à gaz, d'un lavabo et d'étagère. Une table, seul meuble mobile, vient également s'ajouter dans l'espace cuisine. Il est comme ce dernier, divisé en deux, la partie Diurne et la partie nocturne.

Ci-dessous :

Le Poate à un accès identique au précédent, seules ses dimensions changent, probablement dues à un différent chantier de fabrication. Le logement central, est suspendu dans la cale et non posé dessus, il dépasse de la coque ce qui permet de le percer de multiples hublots, l'entrée n'est donc plus le seul apport de lumière. Le Reu à dans cette typologie a été réhabilité en salle des machines accessible depuis l'extérieur à l'avant de la Marquise. La Marquise devient l'espace dédié à la navigation, le macaron remplace la barre.





Milieu XXème siècle

Avec l'arrivée du chargement mécanique, le remplissage des cales se fait à l'aide de wagonnets qui sont ensuite vidés dans une grue trémie avant d'arriver dans la cale. Le logement central devient alors problématique et se déplace donc à l'arrière de la péniche pour optimiser le temps d'affrètement, la cale devenant alors libre sur toute sa longueur. Cette dernière typologie caractérise la fin de l'âge d'or du gabarit Freycinet et la majorité des bateaux-logements suivront cette base marquise-cabine-reu-salle des machines à l'arrière de leur péniche.

Dès la fin de la seconde guerre mondiale, la coque du bateau et le logement sont construits en fer et les différents espaces sont occupés de la même manière que la typologie précédente. Le confort dans les péniches s'améliore cependant grandement avec la standardisation des automoteurs :

“Le moteur générant du courant électrique permet l'éclairage et l'adoption d'appareils ménagers, le réfrigérateur qui fonctionna d'abord au pétrole puis au gaz butane, la machine à laver le linge, la télévision. Le radiotéléphone et le radar donnèrent plus de sécurité au métier, le logement fut calorifugé complétant la modernisation.”

Pinchedez, 1994.

Milieu XXème siècle

Dessin d'un ancien marinier (© Gérard Pioche)

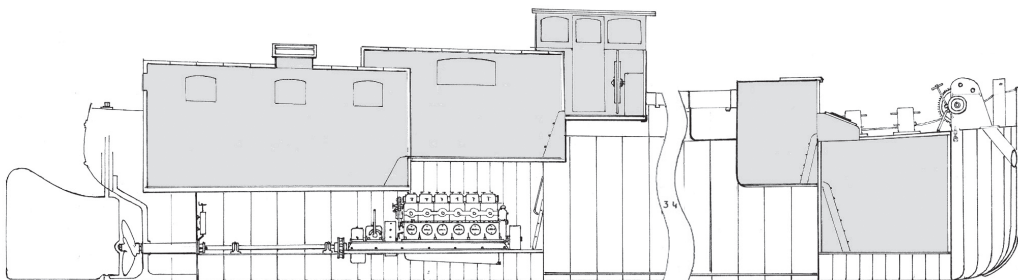
Sur la page de droite (de haut en bas) :

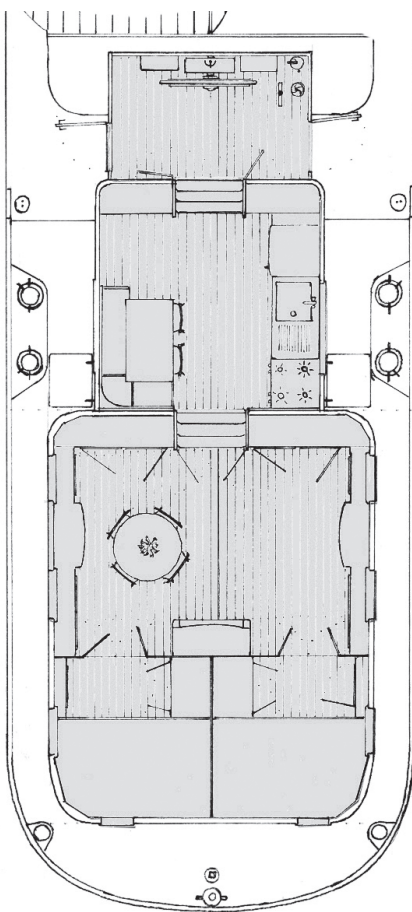
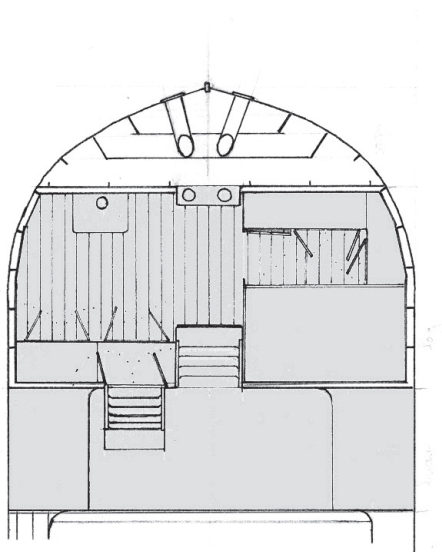
A l'avant du bateau, on accède au Poate, le logement du matelot, par l'escalier de descente pour accéder à un premier espace libre sans mobilier fixe. Le second escalier amène à l'espace principal. Du côté gauche, un lavabo et deux armoires constituent la salle de bain tandis qu'à droite, des armoires et un lit forment la chambre.

A l'arrière, le logement familial, l'accès se fait par la timonerie, lieu de navigation, caractérisé par son macaron. On descend ensuite dans la « cuisine », espace diurne meublé d'une simple table ainsi que du mobilier fixe pour cuisiner, lavabo et gazinière. On arrive finalement dans l'espace nocturne avec un semblant de « salon » composé d'une seule table, d'armoires et d'étagères avant d'arriver aux chambres avec une nouvelle fois des armoires formant un « dressing ».

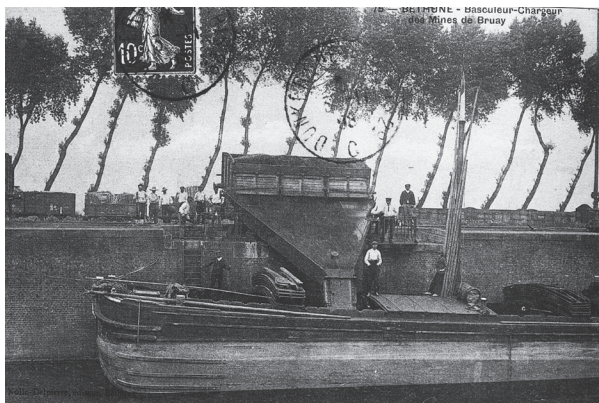
Ci-dessous :

Les aménagements intérieurs ne sont pas posés sur la coque mais suspendus sur des traverses. On retrouve une descente d'un espace « public », le pont, à des espaces de plus en plus privés, la timonerie, la cuisine/salle à manger et finalement les chambres. Ce gradient se retrouve également verticalement, en se rapprochant de l'eau on se rapproche des espaces plus intimes. La salle des machines est ici posée sur la coque et on y accède par la marquise.





Les caffuts ont disparu à la veille de la seconde guerre mondiale (Roblin, 2006)



Le wagon bascule son chargement de charbon. (Roblin, 2006)

En haut : Anciennement le chargement était manuel, les « caffuts » chargeaient et déchargeaient la péniche lors de son arrivée aux ports à l'aide de paniers.

En bas : A la fin de la seconde guerre mondiale, les caffuts sont remplacés par un chargement mécanique. Les wagons déversent leurs contenus dans une grande goulotte qui donne dans la cale. Ce système causait parfois de grands dégâts sur les bateaux particulièrement lorsqu'ils étaient en bois.



Strasbourg, grue électrique « Demag » de 4 tonnes. (Roblin, 2006)

Le chargement continue à se développer au cours du XXème siècle, ici, la grue « trémie », grue électrique pouvant porter jusqu'à quatre tonnes déplaçant l'affrètement des wagons à la cale. Pour optimiser le temps de chargement, la cale des gabarits Freycinet doit rester libre tout du long, les aménagements liés aux logements se déplacent donc à l'arrière.



Il y a 50 ans, les mariniers (© Charles Fiquet)

Liée aux deux premiers types de chargement, cette péniche est à aménagement central (logement ou écurie). La protection de la marquise est uniquement zénithale donc caractéristique des premiers gabarits Freycinet cependant elle possède une barre à roue avec chaînes qui témoigne des premières innovations de la batellerie du XXème siècle. Les modifications ne se sont pas tous opérées du jour au lendemain, chaque péniche étant améliorée selon l'envie du capitaine.



La flèche d'Or construit en 1928 aux chantiers Van Garsse (Carnec-Branchet, 2010)

Les aménagements sont ici plus modernes. La marquise est entièrement fermée et devient un espace en partie domestique, la cabine arrière est surélevée et percée de 3 fenêtres de chaque côté. Les rideaux se distinguent sur les fenêtres arrière, la marinière aménage l'espace intérieur à la manière d'une maison. La « gambrai », planche permettant de débarquer du bateau est présente au premier plan et témoigne de l'équilibre du marinier.



La cale, une fois vide, est un bon terrain de jeu... (Roblin, 2006)

Vide, la cale devient terrain de jeu pour l'enfant, elle s'apparente à une grande cour le protégeant de l'environnement extérieur. Il y fera par exemple du vélo pendant que les parents naviguent sereinement.



Le bal (© Martial Chantre)

Elle peut également être utilisée pour célébrer des événements occasionnels. Ce tableau présente un mariage, les draps sont transformés en nappes et une échelle est disposée pour accéder à la cale.

Alors, je me remémore : Cette péniche paternelle s'appelle « Matéria XI » et fait la navette entre les ports de la région parisienne, jusqu'à Maisons-Laffitte et le centre, Beffes dans le Cher. Comme presque toutes les péniches de l'époque, le logement se trouve aménagé dans une cabine centrale, ensemble encore plus fragile que le reste du bateau. Construite en planches de quinze millimètres encastrés dans la coque, cette cabine ne dépasse pas beaucoup plus d'un mètre au-dessus du pont, l'entrée se trouve côté arrière, dans l'axe du bateau ; on y accède par un passage, sorte de petit pont de quatre-vingts centimètres de large qu'on appelle « gravelaine ». Un escabeau de quatre marches sert également de coffre, sur un bateau aucune place n'est perdue.

Les meubles, buffet, lit, placard font corps avec la cabine, seules la tables et les chaises sont libres. Au milieu de la pièce, près des couchettes, la cuisinière à charbon est emboîtée dans une cheminée factice qu'on appelle boîte. Deux autres petits logements, à l'avant et à l'arrière, ainsi que des coffres, servent pour ranger ce qui ne peut tenir dans la cabine centrale, lessiveuses et planche à laver font souvent bon ménage avec les câbles ou réserves de goudron. Une péniche construite en bois comme presque toute la batellerie de l'époque. C'est petit ! La péniche fait cinq mètres de large. La cabine ne pourra pas avoir plus de quatre mètres cinquante sur cinq. Une cabine trop grande gênerait le chargement et encore plus le déchargement. La marchandise compte d'abord.

Chantre, 2002.

Le "Diu" est un bateau en fer, construit à Nuremberg (Allemagne) en 1921, dit: "grand numéro" à cause de son origine. C'est un bateau tractionné. Il n'y a plus de cabine centrale. Il n'y a qu'un seul logement, le reû à l'arrière. Il est beaucoup plus profond que la péniche en bois. Trois hublots de 25 centimètres de diamètre situés presque au ras de l'eau par grande charge. Il n'y a plus de claire-voie. Un capot en fer que l'on glisse pour descendre.

L'amintau passe juste au-dessus et risque de vous couper la tête si l'on n'y prend garde en sortant. Deux lits, un buffet, une cuisinière à charbon qui date de 1925; une table récupérée à la Croix-Rouge en 1941 par les parents de Raymond qui avaient été sinistrés en 1940; quatre chaises en bois vernis à fond de paille; une lampe à pétrole; c'est là tout le mobilier qui comble le nouveau foyer. Le lit de gauche n'a pas de fenêtre, ni de hublot. Des portes en accordéon s'ouvrent pour accéder au lit, fermées elles touchent à la literie, c'est une caisse. Le lit de droite, le nôtre, a une ruelle de 45 centimètres, la largeur de la table de nuit. C'est un lit en fer pour la maison, héritage du grand-père de Raymond.

Un hublot plus petit que les autres, placé sur le flanc du bateau, au ras du plafond. Il ne doit jamais être ouvert quand le bateau est chargé, car l'eau y pénètre et inonde la literie. Imaginez, l'hiver, l'eau noire de la Seine agitée et élevée par le vent. Ces vagues qui se brisent sur le hublot pendant que nous sommes couchés sous l'eau, Le logement qui descend presque jusqu' au fond du bateau et celui-ci qui s'enfonce dans l'eau pendant le chargement. Du hublot, il faut lever les yeux pour apercevoir la surface de la rivière. Par contre une buanderie a été construite à l'avant afin d'y garer les vélos et d'y faire la lessive (à la main), la batteuse ne viendra que deux ans plus tard.

Droissart Bourdon, 1997.

La péniche est destinée à la vie fluviale. La disposition des espaces doit donc répondre au caractère nomade de la péniche qui se déplace sur cet environnement. Le pont du bateau est alors laissé libre de tout encombrement pour faciliter les déplacements tout du long lors des manœuvres aux écluses ainsi qu'au port. L'extérieur suit un rôle principalement fonctionnel, aucun habitacle ne doit dépasser les 3,60 mètres pour pouvoir naviguer sous tous les ponts du réseau français qui ont une hauteur libre de 3,70 mètres. La marquise surplombe ainsi les autres espaces pour ne pas obstruer la vision du barreur durant les longues heures de navigation et les seuls éléments présents sur le pont sont utiles aux manœuvres, boullards ou bites d'amarrages, grueles, mat, boîtes pour ranger des outils, cordage etc... Sous la ligne de flottaison, aucune ouverture ne doit être présente pour garantir l'étanchéité du bateau, les espaces intérieurs sont donc majoritairement éclairés par des ouvertures zénithales et latérales lorsque l'abri sort de la coque.

L'emplacement de la marquise permet également une surveillance de l'intégralité du pont, elle fait office de transition entre l'intérieur et l'extérieur de la péniche. Une analogie peut être faite avec la domus romaine, où par la disposition spatiale d'une entrée ascendante et d'un Tablinum en surplomb, le paterfamilias (maître de maison) surveille toute entrée dans sa maison, toute hésitation est alors impossible, et on ne peut accéder à la domus ou dans notre cas, à la péniche sans être vu par le maître de « maison ». Cette surveillance se renforce également par le caractère flottant de l'habitat. Toute intrusions d'à terre à bord nécessite un saut depuis la berge qui résonnera à l'intérieur et fera également tanguer le bateau. Le pont apparaît comme le seuil entre le public et le privé, toute personne non invitée à bord étant tout de suite détectée par les habitants.

"The very architecture of the ship not only promotes hierarchical relations but also reminds us of Foucault's (1979) panopticon, since it is designed to allow visual inspection and control."

Papadopoulou, 2019.

Bien qu'il n'y ait qu'un pas à franchir pour accéder de la berge au bateau, jamais on ne doit pénétrer chez eux de cette manière, qui oblige à passer devant leur cabine. Le visiteur passe sur le pont avant, la veule, le contourne, et son pas résonnant sur le plat-bord annonce son arrivée. Entre eux, les marinières respectent scrupuleusement cette coutume polie.

Pinchedez, 1994.

L'aménagement d'un logement au sein d'une péniche doit respecter les gabarits de la péniche Freycinet et doit conserver sa navigabilité. Par conséquent, il est pensé différemment d'un habitat d'à terre, les espaces sont disposés dans la longueur du bateau et la salle des machines ainsi que la timonerie doivent rester facilement accessibles. « L'important est de maintenir le bateau dans un état qui leur permette d'appareiller en quelques minutes. » (Brulé-osso, 2011).

Chaque espace doit également être pensé à l'échelle du logement. La péniche étant dimensionnée principalement pour le transport de marchandise, un minimum de place doit être attribuée au confort des habitants. Par conséquent, il y a une nécessité de se concentrer sur l'essentiel sans pour autant sacrifier les qualités fondamentales attendues d'un logement. Le logement du marinier présente une approche différente de l'espace, une façon de repenser l'habitat en le réimaginant et en le réinventant suivant un mode de vie nomade. Dans cet espace de vie réduit, les lieux sont occupés de manière plus temporaire pour répondre aux besoins élémentaires : manger, dormir, se laver.

Par-dessus tout, il y a la maison de poupée où gîte la famille. Dix, quinze, vingt mètres carrés utilisés de fond en comble pour y faire rentrer une salle de séjour lilliputienne, une cuisine, des lits-placards. Plafond bas, propreté nickel, jardinières fleuries confèrent à ce nid une chaleur et une sérénité extraordinaires qui embaument la cuisine. Nulle part le mot « foyer » n'a mieux mérité son nom que dans la lumière tamisée de ces hublots.

Lorenzo, 1985.

Depuis le pont, le premier espace accessible est la cabine du marinier, de la même manière que le pilote à son poste de pilotage et le camionneur sa cabine, le marinier possède sa timonerie, lieu dans lequel il passe la plupart de son temps durant la navigation. Avec le plus de lumière naturelle, il fait office de transition entre extérieur et intérieur, entre espace privé et semi-privé. « C'est là que se trouvent le radio-téléphone fluvial, la radio, un haut tabouret pour naviguer assis, des plantes vertes, des animaux domestiques, un chien, plus rarement un chat, des oiseaux en cage, perruches ou canaris. » (Vogeleisen, 2000).

C'est également le lieu le plus symbolique de l'âge d'or de la batellerie, lieu qui représente la péniche comme bateau ainsi que comme habitat.

La présence du macaron ainsi que toute sortes d'objets marins comme la lampe tempête, la bouée, des amarres (etc...) rappelle la spécificité de cet habitat tandis que l'appropriation de cet espace par la marinière nous rappelle son aspect domestique: de multiples plantes sont présentes, des rideaux sont accrochés aux fenêtres, et multiples objets du quotidien sont éparpillés en son sein (broderies, vaisselles...)

C'est également le lieu le plus symbolique pour les mariniers, où ils passent la plupart de leur temps à voir défiler le paysage, c'est l'endroit où s'est initié l'apprentissage de la navigation, l'enfant du marinier apprenant à tenir le macaron sur les genoux de son père comme l'enfant d'à terre apprend à conduire une voiture.

Depuis cette timonerie, on accède à la cabine principale, lieu d'habitation invisible du dehors, à travers un court escalier aux marches raides. Cette transition verticale est le passage de l'espace semi privée, la timonerie à un espace réservé à la famille et aux amis. La verticalité témoigne alors d'une transition du moins intime « le pont » aux plus intimes «la cuisine, salle à manger et les chambres », fonctions domestiques de la péniche. La cabine principale est divisée en deux catégories : l'espace de jour et l'espace de nuit. L'escalier amène à « l'espace de jour », où l'aménagement est intégré dans l'architecture pour éviter tout déplacement lors de la navigation.

Il est à la fois salon, salle à manger, cuisine, bureau et parfois même salle de bains suivant le moment de la journée et selon les saisons. L'été les repas sont pris dehors, les enfants jouent à l'extérieur, la marinière effectue également ses tâches domestiques hors de la cabine tandis que l'hiver tout se passe à l'intérieur.

L'aménagement intérieur suit alors un agencement ordonné et une optimisation du rangement pour permettre cette pluralité des fonctions. Toutes armoires et espaces de rangements sont fixés le long des cloisons et viennent optimiser l'espace intérieur : « certains meubles et instruments sont pliables et modifiables, comme le canapé-lit » (Vogeleisen, 2000). L'espace disponible restant reste juste suffisant pour une table, seul mobilier non fixe de cet espace. Le coin sanitaire et les toilettes y sont séparés et parfois accessibles depuis l'extérieur. Il y a ensuite l'espace de nuit, aménagé simplement d'armoires fixes suivi de deux lits superposés.

La cale de la péniche participe également à l'espace de vie familiale par la façon dont la famille se l'approprie :

*L'habiter implique également un apprivoisement des
entours matériels, une « domestication », au plein sens
du terme. Il s'agit pour les occupants non seulement
d'attribuer des significations familières aux espaces
et aux objets mais aussi d'habituer leur corps en
mouvement à des usages et des manipulations routiniers
(Breviglieri, 1999 ; Warnier, 1999 ; Thévenot, 2006).*

Beldjerd, 2011.

Par rapport à la timonerie et à la cabine principale, c'est un espace extérieur immense, libre de tout aménagement et nécessaire aux transports de matériaux. Lorsqu'il est vide, la famille l'utilise pour les tâches domestiques, étendre le linge et de occasionnellement pour des fêtes de familles, ou pour y organiser des bals.

« Vide, la cale d'un des deux bateaux, souvent celui de
la fille, va être soigneusement nettoyée, investie pour y
installer la longue table qui accueillera toute la fratrie »

Pinchedez, 1994.

Pour l'enfant, la cale est un espace de jeu, elle se transforme en fonction des marchandises transportées et en devient une source de curiosité : sable, charbons, blé ou eau (pour lester le bateau) sont assimilés à des montagnes, des toboggans, des plages, des piscines... « Les céréales qui étaient chargées en tas étaient autant de petites montagnes à escalader, de toboggans où l'on se laissait glisser, de tapis mouvants dans lesquels nous nous roulions, de projectiles que l'on se lançait au visage. » (Colin, 1993) Quand elle est vide, c'est une cour de récréation qu'il partage avec les animaux domestiques, « mon seul compagnon de jeu était une poule apprivoisée » (Colin, 1993). En son sein, l'enfant est libre, il n'a pas besoin d'être surveillé.

« L'enfant s'habitue à une double perception du dehors, l'une est ludique et correspond au fond de la cale, l'autre est dangereuse car lié aux plats bords, espaces de 50 cm de large permettant d'aller de l'avant à l'arrière du bateau où l'on risque le plus de tomber à l'eau. » (Vogeleisen, 2000)

Pensé pour maximiser l'espace de transport, l'espace de vie est exigu et ressemble pour les gens d'à terre plus à une cave qu'à une maison « les amis qui venaient me voir me disaient : « Comment peut tu vivre ainsi dans une caisse, dans une cave ? » (Droissart Bourdon, 1997). Inversement, les mariniers voient les maisons d'à terre « comme des espaces à la fois trop « fermés » et trop « ouverts », « les marinières sédentarisées disent souvent qu'elles « y étouffent », « y crèvent » (Vogeleisen, 2000).

Je connais des mariniers qui, quittant leur péniche pour une maison à terre, n'arrivaient pas à y caser toutes leurs affaires.

Lorenzo, 1985.

A bord, l'intérieur et l'extérieur se chevauchent, ils ne se sentent donc jamais enfermés, l'exiguïté est vu comme un avantage et non comme un inconvénient, dans leur logement « tout est à portée de main » « La mobilité des paysages qui se conjuguaient avec un espace habité restreint ne pouvait que contribuer à une impression de plus grande ouverture. » (Vogeleisen, 2000).



Logement principal d'un automoteur Plaquet des années 1930 (Roblin, 2006)

Les gabarits Freycinet suivent un aménagement selon des dispositions spatiales semblables (cabine centrale ou triade arrière), cependant l'intérieur de ces logements est spécifique à chaque chantier. Le chantier « Plaquet » représentait le « rêve » marinier, en utilisant des matériaux luxueux.

En haut : L'entrée de la timonerie, donnant sur un macaron en acajou verni. On distingue devant cette dernière, l'entrée des toilettes depuis l'extérieur.

En bas : L'espace principal, « le salon » est séparé de la « chambre » par des portes vitrées.

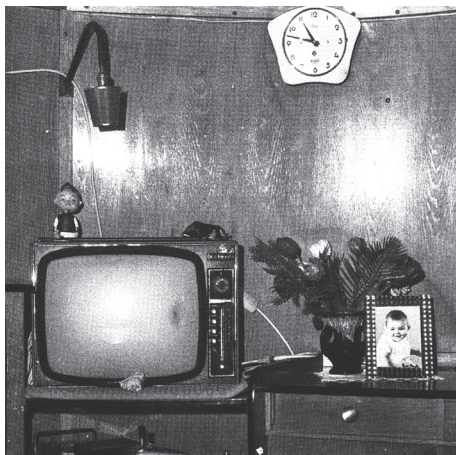


Logement principal d'un automoteur Plaquet des années 1930 (Roblin, 2006)

La salle à manger était ornée en son centre d'une cheminée en marbre, le mobilier fixe et les cloisons étaient en acajou, seuls des vitraux et verre biseautés étaient utilisés pour les vitres, etc.

En haut : Accès à l'extérieur par « l'escalier de descente », le seul mobilier mobile est une petite table à manger. Le claire-voie constitue l'éclairage principale de la pièce.

En bas : Cheminée centrale en marbre et connexion vitrées aux espaces de nuits.



Logement à dunette éclairé par des hublots (Roblin, 2006)

Logement plus classique et moins luxueux que ceux du chantier « Plaquet » mais il reste de qualité. Le moteur génère du courant électrique, il permet donc l'éclairage et l'apparition d'appareil ménager au sein du logement du marinier comme la télévision.



Logement à dunette éclairé par des hublots (Roblin,2006)

On retrouve également des éléments semblables à ceux d'un appartement à terre. Les Sabots sont laissés à l'entrer, on se déchausse donc avant d'accéder aux espaces intérieurs. L'aménagement domestique des espaces : rideaux, photos de familles, pot de fleurs, etc. rappelle les logements typiques, on oublie presque que ce sont des photos d'intérieur de péniche.

*“Les mariniens
me voient vieillir,
je vois vieillir
les mariniens.
On joue au jeu
des imbéciles
où l’immobile
est le plus vieux. “*

Brel, 1968.

L'habitat fluvial traditionnel

Une vie de navigation

Les marins du XIX^{ème} siècle sont caractérisés par leur mobilité, ils suivent un mode de vie nomade qui, comme on l'a déjà vu les marginalisent du reste de la société. Les gens d'à terre les envient, ils ont l'image d'une vie de famille, et d'une péniche, navigant tranquillement le long du fleuve. Pourtant, leurs vies sont souvent très éloignées des images idylliques colportées par les gens d'à terre.

La vie de voyage est pourtant une notion commune à l'image que se font les citadins et au quotidien des marins. Se pose alors la question de la demeure des marins, se sentent-ils chez-eux dans leur terre natale, ou la péniche leur suffit-elle ? La conclusion du livre « At home on the Waves » écrite par Tim Ingold, tente de répondre à cette question : Is it possible even in principle, let alone in practice, to be at home on the waves ? Pour lui, un foyer correspond à un lieu d'hébergement pour soi-même ainsi que ceux qui partagent notre quotidien, nos repas et nos sommeils. Cependant, il s'étend également au monde familier qui se déploie le long des chemins qui nous ramènent aux endroits où nous passons nos journées. Espace qui rappelle ainsi, les souvenirs des « pérégrinations antérieures » qui sont revécus dans le mouvement présent.

La péniche serait l'équivalent du foyer dans la réponse de Tim Ingold, elle est le lieu d'hébergement du marinier ainsi que de son équipage, tous partagent le même quotidien, mangent et dorment dans le même habitat. Au-delà de la simple péniche, les trajets commerciaux que le marinier entreprend sont souvent les mêmes, il développe ainsi des habitudes, « au Nord, nous achetions de la bière[...] entre le tunnel et Cambrai, nous achetions des pots de beurre salé [...] à l'écluse de Vaucelles, c'était le café vert [...] à Bercy [...] quelques litres de vin » (Colin, 1993) et cohabite avec un environnement qu'il connaît.



Carte de mes voyages

Il le connaît si bien qu'il en observe les changements d'un trajet à l'autre, « Quand la terre blanchissait, on savait qu'un coucou allait pousser et au voyage suivant, on pouvait le contempler. Quand un arbre prenait une forme ou une couleur particulière, nous savions qu'en automne nous pourrions manger des champignons parce que cet arbre était condamné » (Colin, 1993). Suivant cette définition de Tim Ingold, le marinier serait alors « at home » sur sa péniche lorsqu'il se trouve dans un environnement familier, ses trajets commerciaux habituels étant similaires aux quartiers des citadins.

L'environnement joue alors un rôle essentiel, il ne suffit pas de transposer une architecture identique d'un lieu à un autre pour transposer ce sentiment de bien-être. Malgré un voyage constant, le marinier connaît son environnement et les personnes qu'il côtoie, collègues mariniers et éclusiers, et va, à force d'entreprendre le même trajet développer un lien familial avec eux. « Le marinier, habituellement si secret, si avare de paroles, voit sa langue se délier dès qu'il franchit les portes de l'écluse » (Colin, 1993).

Le caractère mobile de la péniche renforce même ce sentiment d'être « chez soi » et est symbolique d'une certaine normalité. Les enfants se réveillent « bercés par le bruit du moteur [...] bruit assurant que tout était en ordre de marche et que l'équipage s'activait » (Colin, 1993).

“Une magnifique image frappe mes yeux sur plusieurs kilomètres. Un paysage de couleurs, où les verts se confondent. Du vert-jaune de la mousse au clair de l'herbe fine, il y a le vert plus foncé des centaines et des centaines de sapins. Tous de la même hauteur, placés à égales distance et qui forment une haie splendide au bord de l'eau claire. Ils y reflètent leur image comme dans un miroir. On voit toujours les cimes qui s'élancent comme une flèche dans un ciel déjà bleu. Pour que l'image soit encore plus belle le soleil se montre timidement, ses rayons font briller toutes les branches de sapins. On pourrait prendre chaque gouttelette de rosée pour une perle d'argent. “

Droissart Bourdon, 1997.

*Il peut suivre le jeu de toute sortes de petites bêtes,
de l'écureuil au rat que le passage de la péniche ne
trouble nullement. Le marinier ne se lasse pas de ce
décor qui se déplace avec lenteur autour de lui. Est-il
vraiment sensible à toute cette poésie ?*

Chantre, 2002.

Les mariniers font corps avec la nature, ils connaissent leurs environnements, et en observe les changements, que ce soit au fur et à mesure de leurs trajets, comme vu précédemment, ou à court terme, pour la navigation. Ils savent où les courants sont les plus forts, prévoient que le vent se lève en regardant le fleuve, et navigue leurs péniches avec aisance à travers les éléments. La vie à bord s'adapte également en fonction de du temps, à la manière des cultivateurs, les saisons sont perçues avec sensibilité. En été, la majorité des activités se font à l'extérieur, « quand nous préparions le repas, nous sortions le « brule tout » ou « cul de singe » (réchaud rond en fonte), nous allions chercher du bois et ma mère faisait cuire la soupe. Je l'ai même vue faire une friture de poissons sous un parapluie car il pleuvait à verse » (Colin, 1993). Le soleil peut cependant également être vécu de manière négative lorsqu'il rayonne toute la journée sur les mariniers. La péniche en fer emmagasine l'énergie et chauffe, voir brule jusqu'au soir. La présence de brouillard est également un problème car elle rend la navigation dangereuse, un faux pas suffit pour tomber à l'eau, et la visibilité réduite rend tout sauvetage très complexe. L'hiver est également vécu avec difficulté, la neige réduit la visibilité et le gel rend les manœuvres périlleuses. Lorsque l'eau gèle, les bateaux sont bloqués et le quotidien de l'équipage se résume à briser la glace autour du bateau pour éviter des déformations dans la coque.

*En canal, l'image de « la péniche qui progresse
sereinement sur les eaux calmes » ne doit pas nous faire
oublier certaines difficultés, masquées aux yeux du
promeneur grâce à la dextérité du marinier.*

Colin, 1993

A l'image des marins navigant sur des voiliers, le marinier d'eau douce doit constamment rester sur ses gardes pour faire face aux imprévus. Natasa Rogelja dans « The sea a place of ultimate Freedom » mentionne un état constant de garde, de ne jamais pouvoir se détendre, de ne jamais dormir suffisamment, d'être toujours en mouvement, de ne jamais s'arrêter, même pendant le calme, une expérience souvent décrite dans les entretiens et dans les livres.

Over time, Boaters become part of their boats as they begin to read these signals without thinking and respond to them on a subconscious level.

Papadopoulou, 2019.

Le voyage fait ainsi entièrement partie de la vie du marinier d'antan, il est contraint par son métier de pratiquer et d'habiter de nombreux lieux où ils combinent « temps de travail, de voyage, de résidence et de loisirs » (Paul, Raimbault, 2013). Dès son enfance, il parcourt ainsi les fleuves de France, apprenant à lire l'environnement qui l'entoure et qui lui permettra de naviguer une fois adulte. Il navigue alors sa péniche avec aisance, renvoyant une impression de plénitude, d'une navigation douce, presque touristique.



Lionnelle et Lydia gardent les poules (Carnec-Branchet, 2010)

Les animaux domestiques cohabitent avec les marinières et leurs abris sont improvisés sur le pont.



La famille sur le flèche d'or (Carnec-Branchet, 2010)

"A l'écoute de leurs récits, c'est plutôt l'image de l'arche de Noé qui resurgit : poules, oies, pigeons, chevaux, tortues, hérissons, chats, chiens, poissons rouges – ou mêmes lapin, animal tabou dont il ne faut pas prononcer le nom sur les bateaux de mer- ont eu l'insigne honneur de séjourner à bord des péniches." (Colin, 1993)



Péniches en bois prise dans les glaces. (Roblin,2006)

Une péniche prise dans la glace signifie un congé forcé pour les mariniers. Un seul travail quotidien subsiste, casser la glace autour du bateau pour éviter une déformation de la coque. La réserve d'eau devant la cabine centrale doit également être geler, l'eau est alors récupérée directement du fleuve en y perçant un trou. Le linge sèche à l'extérieur, la cale doit donc être pleine.



La cuisine à bord. (Roblin,2006)

La majorité des activités se fait à l'extérieur; ici les repas sont préparés dans la cale directement sur le chargement.

A travers le XX^{ème} siècle, la révolution industrielle impacte grandement le métier de batelier. D'un métier à dominance artisanal, on passe à un transport industriel et commercial visant à optimiser la rapidité et la quantité transportée. Ce changement se reflète sur l'habitat du marinier, la péniche au gabarit Freycinet qui, comme on l'a vu, évolue constamment. En conséquence, le quotidien des habitants se modifie également, leurs trajets, initialement régionaux deviennent nationaux et impactent leur perception de l'environnement. Économiquement, le marinier a du mal à suivre toutes ses innovations, son principe de transmission en est ainsi remis en question et il devient difficile de léguer une péniche à chacun de ses fils. Lors du XX^{ème} siècle, l'artisan batelier voit ainsi éclore l'âge d'or de la batellerie qui est, malheureusement pour lui, très vite suivi d'un fort déclin.

Parallèlement, une image idyllique se propage de la vie sur l'eau. Les citadins, envient la vie de famille, le lien avec la nature et la monotonie des trajets sans en connaître les aspects négatifs. De cette fascination va naître les principaux idéaux d'une nouvelle population souhaitant vivre sur l'eau, les futurs habitants de bateaux-logements. La péniche de gabarit Freycinet est ainsi réhabilitée et rénovée pour entamer une seconde vie, celle d'un logement « atypique ». Elle est ainsi à l'image du bateau une « hétérotopie par excellence, "un morceau flottant d'espace, un lieu sans lieu [un lieu non assigné à résidence], qui vit par lui-même, qui est fermé sur soi et qui est livré en même temps à l'infini de la mer" (Foucault, 2019). Symbole d'une époque révolue, la péniche est une hétérotopie/chronies de la conservation et transmet ainsi l'héritage d'une partie de la population batelière aux futurs habitants.

Les voyageurs aux longs jours n'ont pas fini de nous faire rêver. Un rêve à l'image des rideaux de dentelle immaculée et de boiserie vernies du Camy. Un rêve teinté de passéisme, d'habitudes vieilles, de changements refusés. Mais un rêve chargé d'histoire et de sagesse. Un rêve interminable.

Lorenzo, 1985.

_... Et puis ça ne me déplairait pas d'habiter sur une péniche.

_N'y comptez pas, dit Cidrolin

_Y a de la place pourtant sur votre vaisseau.

_Mes filles, dit Cidrolin, quand elles se marient, elles vont habiter ailleurs. C'est comme ça.

_Alors vous nous condamnez à l'achélème ?

_Mon cher, dit Cidrolin, c'est vous que ça regarde. Remarquez qu'il n'y a pas que l'achélème, il y a le pavillon de banlieue, le petit quatrième sans ascenseur, la roulotte immobile et j'en passe

_Tout de même, c'est pas la place qui manque.

_Qui voulez-vous épousez ? demande Cidrolin. Lamélie ou la péniche ?

Queneau, 1965.

Vers un logement sédentaire

Le déclin de la batellerie artisanale débute dans les années 1960, le pétrole remplace le charbon, et le commerce fluvial spécialisé dans le transport de matériaux pondéreux perd alors sa cargaison principale. De plus, les voies fluviales sont laissées à l'abandon, de nombreuses "promesses de restauration ou de construction de nouveaux canaux à grands gabarits sont lancées [...] mais jamais elles ne voient le jour..." (Willy Deloux). Parallèlement, le transport ferroviaire continue son développement et les programmes favorisent le transport routier avec la construction d'autoroutes. Les clients optent alors de moins en moins pour le transport par péniches, les camions étant plus rapides ce qui réduit les possibilités d'affrètement des mariniers. Les artisans bateliers font également face aux grandes compagnies qui « accaparent les voyages les plus rentables et obtiennent des priorités de navigations » (L'évolution de la navigation intérieure et de ses métiers, XIXe-XXe siècle, Bernard Le Sueur). Sur les voies les plus importantes, les marchandises sont confiées aux bateaux de plus grands gabarits pouvant transporter jusqu'à 2000 tonnes, les gabarits Freycinet étant utilisés pour relier les voies principales. L'arrivée des bateaux-pousseurs vers les années 1950 « bouleverse les traditions de la batellerie industrielle de canal » (L'évolution de la navigation intérieure et de ses métiers, XIXe-XXe siècle, Bernard Le Sueur). Le bateau pousse de multiples barges, il n'est plus nécessaire de conserver le schéma traditionnel de la famille à bord, elle est donc remplacée par 4 à 5 ouvriers. D'un point de vue économique, il devient compliqué pour l'artisan batelier de se munir d'un plus grand gabarit, et par conséquent d'en transmettre à chacun de ses fils, la batellerie artisanale meurt donc peu à peu et les mariniers en « fin de vie professionnelle » ne veulent plus transmettre ce métier difficile à la génération suivante.

“Comme dans le milieu de la paysannerie, le groupe professionnel « reproduit de moins en moins l’envie de se reproduire » (Champagne, 2002). La transmission traditionnelle est donc en crise : la famille ne constitue plus une instance sûre de production d’artisans bateliers.”

Paul, 2014.

La colère des bateliers explose régulièrement vers la fin des années 1960 avec de nombreuses grèves qui traduisent une crainte de la batellerie d’un état qui favorise le transport routier et ferroviaire et qui laisse périr le transport par voie fluviale.

Des « 8000 péniches en 1920, [il n’en reste que] 4300 en 1979 » et à la suite de ces grèves, l’état met alors en place un « plan de déchirage » pour « écarter le matériel vieilli » qui réduira encore la moitié de ce patrimoine. « Quant à la population batelière, elle a perdu la moitié de ses effectifs au cours des vingt dernières années, passant de 24 000 personnes environ en 1962, à 11700 en 1982 » (L’évolution de la navigation intérieure et de ses métiers, XIXe-XXe siècle, Bernard Le Sueur). Les souvenirs d’liane Bourdon, marinière décrit dans un des cahiers de la batellerie cette fin « imposée » de la batellerie artisanale :

« La capacité de la cale étant de 355m3, elle devint trop petite pour embarquer certaines marchandises notamment les graines qui demandent un cubage de 400m3 à 420m3. »

« De puissance 100 chevaux, elle n'était plus compétitive. Pour survivre, il y avait deux solutions : la première acheter un automoteur neuf, de construction moderne et au grand gabarit, muni d'un radar, d'un téléphone, d'un servo moteur et de tout un attirail que nous ne pouvions pas nous permettre, ni par les dettes engagées, ni par notre âge. Actuellement, il faut plusieurs générations pour arriver à être réellement propriétaire d'un bateau motorisé. »

« La deuxième : la cessation d'activité. Nous profitons de l'arrêté ministériel du 20 juin 1977. L'O.N.N (office national de la navigation) nous accorde une indemnité de rachat de 50 000 francs à condition qu'elle soit déchiré et mise à la ferraille »

Droissart Bourdon, 1997

Certains artisans ne voulant pas déchirer leurs bateaux préférèrent le vendre à bas-prix à qui l'achètera. L'émergence des bateaux-logements dans les années 1970 s'explique donc en partie par l'abandon du métier de marinier.

Le boom économique de l'après-guerre entraîne une expansion de l'économie de consommation. De nombreux bâtiments nationaux massifs sont construits, tant au niveau des infrastructures que des logements ce qui induit une explosion de la vie en banlieue. La construction massive d'université et de bâtiments liés à l'éducation font des campus universitaires un lieu de partage d'idées révolutionnaires, de protestations politiques et d'idées culturelles. De multiples mouvements anarchistes voient ainsi le jour et prônent un anticonformisme, opposés au système capitaliste reprenant la notion de propriété écrite par Pierre-Joseph Proudhon en 1841 dans Qu'est-ce que la propriété ?

« La propriété c'est le vol » : « Si j'avais à répondre à la question suivante : Qu'est-ce que l'esclavage ? et que d'un seul mot je réponde : c'est l'assassinat, ma pensée serait d'abord comprise. Je n'aurais pas besoin d'un long discours pour montrer que le pouvoir d'ôter à l'homme la pensée, la volonté, la personnalité, est un pouvoir de vie et de mort, et que faire un homme esclave, c'est l'assassiner. Pourquoi donc à cette autre demande

: Qu'est-ce que la propriété ? ne puis-je répondre de même : c'est le vol, sans avoir la certitude de n'être pas entendu, bien que cette seconde proposition ne soit que la première transformée. ? »

Proudhon, 1873.

Ainsi, de nouvelle manière d'habiter voit le jour, le mouvement Provo aux Pays-Bas crée une série de plans pour améliorer la qualité de vies des citoyens hollandais dont le White Housing plans qui promeut le squatting. La Suisse témoigne aussi de tels évènements à travers le Globuskrawall à Zurich, où les jeunes occupent un entrepôt Globus dans le but de créer un centre pour jeunes, et également à Lausanne avec Lôzane Bouge, mouvement de jeunes qui veulent impacter le tissu urbain. Par leurs anticonformismes, les péniches tentent ainsi de nouveaux acteurs à travers l'Europe, et sont vues comme un espace idéal pour contester l'ordre établi.

Après avoir été un simple moyen de transport utilisé par les premiers bateliers, la péniche est devenue à la fois un logement et un outil de travail omniprésent dans la vie du marinier. Elle est de nos jours réhabilitée une nouvelle fois en logement temporaire ou permanent pour accueillir cette fois ci, des gens d'à terre qui remettent en question l'aspect mobile de cet habitation particulière.

A travers cette deuxième partie, il est intéressant de restituer les perspectives, les motivations et les désirs de ces nouveaux habitants en mettant en lumière la manière dont ils se saisissent des contraintes structurelles et cohabitent avec leur environnement pour redéfinir la péniche de gabarit Freycinet.



Voies navigables de France (© VNF)

- Gabarit supérieur à 38,50m
- Gabarit à 38,50m
- Gabarit inférieur à 38,50m
- Non navigable
- Voies navigables non VNF





Le quotidien nous éloigne de l'essentiel, notre civilisation de consommation ne nous en rapproche pas. Travailler pour une sorte d'esclavage économique où la sublime beauté de la vie n'est pas prise en compte. [...] Tout est à repenser, notre économie, nos sociétés, notre philosophie. Des questions se posent : comment voulons-nous vivre ? Nous développer en nous-mêmes ? Nous harmoniser ? Vivre, c'est faire vivre ce qui est en nous.
Perriand, 2018.

Vers un logement sédentaire

Acteurs, Pourquoi partez-vous ?

Les différents acteurs qui composent les habitants sur l'eau ont pour point commun de partager une envie de vivre différemment, de repenser la notion d'habitat. Vivre sur le fleuve peut être une étape temporaire dans leur vie ou permanente, quitter l'habitat traditionnel reste un choix. Contrairement aux marins d'antan, ils ne sont pas nés sur une péniche, ils prennent parti d'y habiter pour plusieurs raisons, une envie de liberté, de voyager, de se rapprocher de la nature et d'être plus proche et connecté à leurs environnements.

On peut cependant distinguer deux périodes différentes caractérisant les habitants des bateaux-logements. La première génération regroupe celle et ceux qui ont récupéré une péniche d'un marinier qui cherchait à éviter de déchirer son bateau, elle regroupe les acteurs initiateurs de cet habitat atypique qui a commencé dans les années 1970.

À l'image des nombreuses fermes jugées trop petites et inadaptées aux conditions de l'agriculture moderne, ces cales vides offrent aux yeux d'une frange de la population un « potentiel de transformation et de rénovation » ; elles donnent la possibilité à toute une classe moyenne d'après-guerre de choisir un lieu de vie « à leur image » tout en refusant d'adhérer aux logiques de dépendances financières

Daffe, 2018.

Claire Harpet, anthropologue rattachée au laboratoire de recherche en « Eco-anthropologie et ethnologie » du Museum d'Histoire Naturelle de Paris, explique de façon lyrique l'avènement de l'habitat fluvial : une conjoncture économique des années 1960, défavorable au transport par voie d'eau, qui amène une population « terrestre » à réinvestir les péniches pour les transformer en logement.

Léglise, 2015 .



Elle est ainsi composée de personnes ne craignant pas le travail manuel. Peintres, architectes, ébénistes et tout autres métiers manuels sont ainsi mentionnés dans les interviews et études qui suivent le mouvement des bateaux logements.

Describe as « individualist, not hippies [...] the modern péniche owners are characteristically active and creative young people, many with families, who do indeed feel their individualism expressed through houseboat living. They work as painters, sculptors, writers, architects, craftspeople, musician, illustrators, teachers, and "independents" »

Gabor, 1979.

Les premiers initiateurs des bateaux-logements profitent ainsi des cales vides inusitées pour réaliser leur habitat idéal qui rompt avec les lieux et modes de vie standardisés. Ils ne dépendent pas d'architectes, ils sont autodidactes et transforment leur habitat lentement, par étape. Habitant d'abord l'ancien logement du batelier pendant la réhabilitation de la cale, le nouveau propriétaire prend alors connaissance des gestes propres à cet habitat « certains rudiments de la vie d'à bord se devinent au quotidien, par la manipulation d'éléments dont l'affordance perceptible est mise à l'épreuve des circonstances. » (Daffe, 2018). Il perçoit alors des brides du quotidien du marinier d'antan, il cuisine, dort et se lave dans cet espace minimale, étroit, au mobilier intégré. Ce séjour l'initie à la vie à bord, c'est dans le rouf qu'il sera bercé par le bruit des vagues durant la nuit, sur le pont qu'il développera son pied marin, apprendra à amarrer sa péniche, et il effectuera, tout au long de la réhabilitation de la cale, les réparations nécessaires au bon conditionnement du bateau. Les gens d'a terre deviendront peu à peu des gens d'à bord, à l'image de leurs langages qu'ils assimileront au fur et à mesure de leur séjour au contact des autres habitants.

En évitant le déchirage, le marinier d'antan transmet ainsi, en plus de sa péniche, tout un héritage culturel qui est perçu par cette nouvelle génération comme une forme de nostalgie d'un passé non-connu que l'anthropologue David Berliner nomme « endonostalgie » :

Une certaine forme d'attirance et de regret exprimés à l'égard d'un univers fluvial inconnu des nouveaux habitants. Une déclinaison de la nostalgie que l'anthropologue David Berliner propose de précéder du préfixe « exo », par opposition à l'« endonostalgie », nostalgie pour un passé vécu personnellement.

Daffe, 2018.

La deuxième génération, plus récente, ne partage pas cet attrait du manuel et d'une conception autodidacte de son habitat. Ils décident non pas d'habiter sur l'eau par anti-conformité mais y sont attirés par l'aspect économique et attrayant tout en recherchant le même confort que dans un appartement contemporain. Par conséquent, la péniche qu'ils achètent est déjà meublée et réhabilitée, ils n'expérimentent plus l'ancien logement en restaurant leur péniche. Seuls les mouvements constants de la rivière et la proximité de l'environnement leurs rappellent ce à quoi pouvait ressembler le métier de batelier. La rupture entre cette deuxième catégorie d'habitant et son habitat est donc plus grande que celle de la première génération. Par les différentes étapes de restauration, ils s'approprient et découvraient leurs péniches, s'habituèrent progressivement à la vie sur l'eau jusqu'à devenir des marins « sédentaires » s'aidant entre eux tel la grande famille batelière de l'époque. La seconde génération des gens d'à bord ne passe plus par cette transition, leur comportement est identique à celui qu'ils avaient dans un habitat standard ce qui provoque de vives réactions des marins qui voient disparaître la coopérativité entre voisins de l'eau :

“Ils n'ont aucune idée de ce qu'est la sécurité à bord d'un bateau, ils se conduisent exactement comme dans une maison. Ils négligent complètement l'entretien alors qu'un bateau a besoin de soins constants. Tous ces bateaux-logements sont sales et mal entretenus et quand ils sont repeints, c'est n'importe comment !”

Colin, 1993.

Au-delà d'un anticonformisme, on retrouve des notions communes aux habitants d'à bord qui les poussent vers ce nouvel habitat : l'eau, le voyage, une rupture et un retour à l'essentiel.

L'eau comme foyer

L'eau n'est pas nécessaire à la vie, elle est la vie

Saint-Exupéry

Gottfried Semper dans son ouvrage « Les quatre éléments de l'architecture », nous présente le foyer comme un élément architectural primaire de l'habitat. Il représente l'élément central autour duquel les autres éléments primaires (Clôture, toiture, terrassement) viennent se greffer. Semper écrit « Autour du foyer se sont rassemblés les premiers groupes, se sont formées les premières alliances, se sont mis en place les concepts religieux et les coutumes de cultes ». Dans le monde marinier, concept religieux et coutumes de cultes tournent autour de l'eau. A la manière du feu, elle est un point de rassemblement qui nous lie et nous unit, les villes se construisent autour des sources, et de nombreuses espèces se regroupent près d'elle, l'eau a un vrai pouvoir réunificateur. D'une certaine manière, elle serait le foyer et point de rassemblement de beaucoup d'habitants.

Bachelard suppose que chacun d'entre nous a un rapport particulier avec l'un des quatre éléments, qui nous appelle et qui s'enracine en nous à un niveau inconscient. Les habitants logements serait donc instinctivement attirés par l'eau, une fascination qui se retrouve dans les discussions avec les habitants de bateaux logements.

Tu vois la vie de l'eau, l'eau elle n'est jamais pareille, les lumières, la force du courant, le vent, la vie sur l'eau, les courants, les poissons, les canards, en hiver tu as les mouettes, c'est incroyable

Léglise, 2015

Je vais te dire : d'abord, l'eau, C'est le temps. Tu vois, regarde l'eau qui passe là, là, là ? [Pointe un repère sur l'eau avec son doigt et le suit] Et ben dans 3 heures elle sera à Liège et nous on sera toujours à Namur

Daffe, 2019.

L'appel de l'eau réclame en quelque sorte un don total, un don intime. L'eau veut un habitant.

Bachelard, 1942.

Les bateaux-logements sont alors pour les gens de l'eau, l'équivalent de la maison pour les gens d'à terre. C'est une des seules architectures qui offrent la possibilité de vivre au plus proche de l'eau et « d'y être littéralement plongé (en partie) au quotidien » (Daffe, 2019).

Le voyage

Quand on pense aux péniches d'habitation, on pense à l'image romantique diffusé par le marinier, on pense à la liberté, on pense au voyage.

Depuis l'enfance, la curiosité est éveillée à travers les livres d'histoires et les livres géographiques qui nous donnent une bribe de l'immensité du monde qui nous entoure. Voyager est de plus en plus mis en avant pour compléter notre éducation. La mobilité est extrêmement facilitée, on ne se demande plus comment on va voyager mais où l'on va voyager. Le désir de voyage est ainsi constamment présent dans notre société et lié à cette recherche d'habitat atypique, beaucoup décident de prendre la route en vivant dans leur caravanes ou camions, d'autres, choisissent de prendre la mer pour vivre sur leurs bateaux. La recherche d'un autre environnement, loin des contraintes de la société, à la recherche d'une plus grande liberté nous pousse à constamment changer de lieux ainsi qu'à voyager.

Sea imaginaries are specifically linked with freedom, contemplation, isolation, mobility, adventure, and travel, as are the aspirations and expectations of my interlocutors (to have an adventure, to travel, to find him/herself, to escape consumerism, to have an active retirement...).

Rogelja, 2015.

the Travellers did not want to live under conventional arrangements and were well aware that they would not be able to live in a way that would be acceptable to them if they did conform to convention. Living in caravans and vehicles was the only way they could avoid the confines of urban life and was considered to be more economical and more ecological. (Phillips 2015)

Papadopoulou, 2019.

Les habitants des bateaux logements, recherchent également cette liberté. Le choix de la péniche pour habitat découle de la possibilité de pouvoir voyager. Son héritage historique d'une vie complètement nomade les a séduits, et répond à leurs attentes. Par conséquent, ils décident de monter à bord.

Dans cet extrait, V. L. explique ses attentes vis-à-vis d'un bateau : qu'il le transporte, littéralement, mais aussi qu'il le mette en lien avec un milieu (« le monde du voyage ») approché dans sa jeunesse au travers d'une série télévisée (L'Homme du Picardie, Office de Radiodiffusion Télévision Française, 1968).

Daffe, 2018.

Et pourtant, nombres de bateaux logements ne voyagent plus, le moteur étant parfois même enlevé cependant le pouvoir symbolique du bateau est important. La possibilité de voyager reste présente, ils vivent sur des bateaux, ils peuvent donc s'ils le veulent suivre le cours du fleuve et changer de lieux.

E insiste sur le caractère immobile des péniches et sur le risque pris lors d'un voyage. En effet, les raisons généralement évoquées sont celles du prix, de la difficulté technique de manœuvrer, et enfin la peur de tout perdre. Cependant, certains espèrent toujours pouvoir concilier l'usage « habitat » et l'usage « véhicule ».

Léglise, 2015.

Un retour à l'essentiel

La plupart des citadins sont complètement déconnectés des ressources qui les entourent. Ils n'ont aucune idée du lieu où provient leur énergie, leur électricité et d'où finit leur déchet. Les discussions entre voisins sont souvent brèves et éphémères, les contacts avec la nature se réduisent à quelques arbres et parc entourés de béton, la vie animale ne prospère pas, tout semble superflu et artificiel.

ben c'est-à-dire que celle qui est peut-être le moins en rapport avec la nature, c'est la maison, et surtout la maison où ma famille habite parce que c'est une maison de ville, alors ça déjà c'est, ça n'me plaît pas du tout. C'est comme ça, c'est le hasard de la vie qui a fait ça. Mais donc ça c'est ce dont je raffole le moins et où euh... ouais, où le contact avec la nature est le plus artificiel quoi. Ça c'est sûr. Et bizarrement, les contacts avec les voisins sont aussi tout-à-fait artificiels. Ben, pour te dire, c'est dommage mais... donc, lundi dernier y'a [le voisin de bateau] qui meurt, je téléphone partout et je vais à son enterrement vendredi. Samedi matin, y'a quelqu'un qui vient sonner à la porte [de la maison], c'est mon fils qui va ouvrir. Ah, c'est la famille de la voisine qui vient me dire que la voisine est morte. C'est une dame qui vivait seule. Ah ok. J'ai regardé un peu dans le journal, mais je sais pas quand on l'enterre, je connais pas sa famille, je n'ai aucun contact, je n'ai aucun numéro de téléphone et c'est ma voisine ! Ca fait dix ans que j'habite là ! Ben voilà, elle est décédée, ben c'est... y'a rien quoi.

Daffe, 2013.

Dès les années 1970, le citadin cherche alors à échapper à ce monde capitaliste pour retourner à un essentiel, plus minimaliste et proche de la nature. Les abris de loisirs se développent, tentes, voiliers, caravanes et certains architectes proposent de nouvelles formes d'habitat inspiré des désirs du citadin, proche de la nature, temporaire et déconstructible. Le

Corbusier développe ainsi le Cabanon à Cap Martin, archétype de la cellule minimum, rejetant l'inessentiel pour prôner un retour à l'essentiel. Charlotte Perriand présente avec le refuge tonneau une architecture démontable, qui montre que l'on peut accéder à la nature sans la dénaturer.

Le jeu, la recherche du soleil et du contact avec la nature, ainsi qu'un certain « nomadisme » sont, selon les architectes, les caractéristiques de l'expérience à laquelle le citoyen aspire lors de sa découverte d'un nouveau mode de vie saisonnier, lié à l'augmentation de la durée des congés payés.

Le développement de l'abri de loisirs en France dans les années 1960 : formes, concepts... idéaux

Raveneau, Sirost, 2011.

Les citoyens cherchent ainsi à se reconnecter à la nature et à prendre conscience de leurs impacts sur l'environnement. Les bateaux logements répondent à ces désirs en ayant l'avantage de se situer proches du centre-ville. Les habitudes des habitants restent ainsi les mêmes, mais on le verra plus tard, vivre sur une péniche change leur perception du temps, leur manière de penser et redéfinit, comme ils le souhaitaient leur lien avec la nature

Rupture

La notion de rupture « cessation brusque de ce qui durait » incarne cette transition de la terre vers les fleuves. Il est complexe voire impossible de définir toutes les décisions qui expliquent le fait de s'établir sur une péniche. L'envie de changement, de renouveau, de vivre une nouvelle étape dans leur vie est cependant commun à tous les habitants de bateaux logements. Que ce soit à la suite d'une crise existentielle, pour y commencer sa vie de couple, après un divorce, pour y finir ses jours ou pour retourner vers un mode de vie plus proche de celle de son enfance, on retrouve cette notion de partir en tant que « nouveau départ », relié à un point clé dans la vie de ces différents acteurs.

Paul Klee gardait ce rêve de bateau dans un recoin de sa mémoire. Alors qu'il est amené à déménager lors de son divorce, cette idée revient le titiller et, quelques mois plus tard, il fait l'acquisition du Menuet.

Monsieur Gounod quant à lui évoque l'idée de n'y habiter de manière permanente que dans quelques dizaines d'années, pour y passer ses vieux jours : On a, enfin lui comme moi, on se dit on finira nos jours sur un bateau parce qu'on a constaté que c'est là qu'on se sentait le mieux.

Daffe, 2013.

I'd grown up on a farm anyway and I wanted to go back to that, to living a different life, to be with the nature.

Bowles, 2015.

Je crois que d'une manière générale, on ne naît pas sur un bateau et on ne vit pas toute sa vie sur un bateau. C'est une expérience je crois. Une expérience riche.

Léglise, 2015.

La décision prise par les futurs habitants peut être réfléchie ou impulsive, elle implique de « faire le pas », de s'orienter vers un mode de vie moins traditionnelle en rupture avec la « norme » d'un habitat « standard » qui est peu comprise et remise en question. Lisa Maude Reitz observe dans sa thèse un « travail de justification continuelle de sa place, de son droit à choisir son mode de vie », non conformisme à la société actuelle représentant une obligation de négocier avec de multiples contrôles sociaux. Les réactions observées lors d'interview confirment ainsi cette incompréhension du choix d'un habitat différent :

Quand tu fais un choix différent, peu importe que ce soit un bateau ou partir en voyage ou... ne pas travailler ou euh... ou faire autre chose que ... [réfléchit] que ta culture familiale, ben tu te heurtes à des, des justifications par rapport au milieu familial.

Daffe, 2013.

Je me souviens des réflexions de la famille ou des amis qui disaient, peut-être pour me charrier, mais qui l'ont dit quand même : « oh tu vas faire ta Rom » ou « tu vas faire ta SDF » (Gwen 28 ans)

Reitz, 2016.

Le choix de s'installer sur une péniche marque ainsi le début d'une nouvelle période, où l'habitant reprend le contrôle sur ses décisions, et se relâche de la rigidité et de l'inflexibilité des normes de la société. Cette décision marque ainsi le premier jalon de leur vie de pénichard, le bateau sera désormais présent dans leur quotidien et sera utilisé comme point de repère temporel et spatial, à la manière des marins de l'époque.

Vers un logement sédentaire

Du véhicule de transport à l'habitat

Ce chapitre entièrement consacré à l'habitat s'intéressera aux habitants de la première génération des bateaux logements. En ne faisant pas appel à des professionnels de la construction, le processus de transformation du véhicule en bateaux logements peut se diviser en une multitude de microprojets où le futur habitant cherche à équilibrer ses désirs de confort, ses besoins énergétiques, et la disposition spatiale de son futur habitat en fonction des ressources qu'il a à disposition. Comparable aux acteurs de l'habiter mobile en camions, la décision de vivre sur une péniche « implique une série de négociations entre ce à quoi l'individu aspire, ce dont il a besoin et ce dont il dispose. ». (Reitz, 2016). A travers d'inlassables tentatives de restaurations et d'un travail manuel, l'habitant apprendra à connaître son habitat, et cherchera constamment à améliorer l'espace dans lequel il vit.

A la suite de multiples transformations, l'habitat du marinier s'étendra sur toute la longueur du bateau, ne laissant plus aucune place disponible aux transports de frets. Le côté informelle de cette « modernisation » de la péniche fait qu'il n'existe pas de guide pratique décrivant étape par étape la transformation en bateau logement. Par conséquent, la décision de vivre sur l'eau implique d'intégrer la « grande famille batelière » au sein de blogs, d'association et de bouches à oreilles pour récolter les informations nécessaires théoriques et pratiques à la réalisation du projet. L'entraide est alors un des facteurs les plus importants, d'autant plus que le maintien d'un bateau nécessite des connaissances dans de divers domaines, (électrique, mécanique, travail du bois, travaux de soudures...) ainsi que d'un entretien constant.



Achat

L'achat du bateau constitue le point de départ de l'habitant fluvial, le début d'une « nouvelle vie ». Le prix d'achat varie de 25 000 euros à 150 000 euros pour un gabarit Freycinet non aménagée, en fonction de l'état d'entretien de la péniche. Trouver une péniche relève de la même procédure que trouver une maison, via le bouche à oreille, les petites annonces dans les journaux ou sur internet, et les revues spécialisées (le magazine Fluvial inclut chaque mois des petites annonces). C'est une première introduction au monde fluvial, le futur habitant, suivra le plus souvent des forums, groupes Facebook et autres sites communautaires pour se renseigner sur la péniche à acheter, il rejoindra ainsi la grande « famille batelière ». Ce support est également un appui pour se convaincre de « faire le premier pas », d'autres habitants fluviaux les encouragent ainsi à adopter la vie d'à bord.

Pour vérifier la pertinence de votre choix, on ne peut que vous conseiller fortement de traîner vos guêtres dans les "coins à bateaux"

habitat-fluvial.net

Le prix du type de Freycinet à acheter dépend, bien évidemment, de sa qualité. Les péniches provenant de certains chantiers sont par conséquent plus chères, le cahier du musée de la batellerie numéro 33, le logement du marinier cite les chantiers « Van Praet » et « De Mory ». La date de fabrication est également importante les années 1920, 1930 étant réputées pour avoir produit des bateaux aux intérieurs de bonne qualité et de métaux de bonnes factures. Cependant, même si le bateau acheté respecte ces conditions, il faut s'assurer qu'il a été bien entretenu au cours des décennies passées.

La durée de vie d'une péniche est comparable à celle d'une maison. Entretien régulièrement, c'est un achat à vie. On peut acheter sans hésiter une péniche de 1920 et y faire les réparations nécessaires.

habitat-fluvial.net

Il faut tout d'abord que la péniche soit immatriculée et qu'elle dispose d'un titre de navigation. L'étanchéité de la coque est ensuite à vérifier avec un « plan de sondage », ce dernier consiste à relever les épaisseurs de tôle, en moyenne elle doit être de 5mm sur toute la surface, mais il est plus important d'avoir une homogénéité, si à l'origine elle était de 10mm, 5mm est une mauvaise nouvelle. Il est recommandé de faire appel à un connaisseur avant l'achat pour éviter toute mauvaise surprise lors de la mise en cale sèche décennale. La structure de la péniche est également à vérifier, l'état des rivets, les soudures et des varangues (poutrelles de la structure) suivi de l'état du moteur : arbre de transmission entre le moteur et l'hélices, de son étanchéité, du gouvernail, de l'hélice, des batteries ainsi que de l'installation électrique.

La quasi-totalité des bateaux qui sont là, tu l'as bien compris, ce ne sont pas des bateaux qui sortent du chantier naval, ce sont des bateaux qui pour certains sont là depuis ... le mien à bientôt 100 ans, certains datent du début du XIXe siècle, les péniches les plus récentes vont être des années 50. [...] Le prix investi à l'achat était celui de la carcasse, la valeur du bateau en tant que véhicule, par analogie avec l'automobile

Léglise, 2015.

Acheter une péniche de commerce revient à posséder une maison avec quatre murs, sans fenêtres et sans toit, tout l'aménagement reste à faire. Or en France, contrairement à une maison, un bateau est un bien mobilier, c'est un « meuble et non pas un immeuble » ce qui rend le statut des habitants de bateaux logements bien plus précaire. Jusqu'en 1985, l'amarrage était libre, les bateaux-logements étaient peu réglementés. Cependant en raison de l'attrait de cet habitat, les autorités ont décidé de le réglementer plus strictement :

« L'argumentaire de l'ADHF est une synthèse convaincante de cette différence entre le meuble flottant et l'immeuble du contexte : « le stationnement sur le domaine public fluvial est obligatoirement soumis à l'obtention d'une convention d'occupation temporaire (COT) de 5 ans, non tacitement renouvelable, précaire et révocable à tout moment ; cette convention prévoit le paiement d'une redevance d'occupation du dit domaine public fluvial » » Habiter sur l'eau, Que veut dire aujourd'hui habiter sur l'eau en Ile-de France : autonomie, milieu et économie

Villien, 2020.

Décider de devenir un habitant fluvial ne se limite donc pas à l'achat et au réaménagement d'une péniche, il faut également trouver un titre d'occupation appelé COT (Convention d'Occupation Temporaire). Ce dernier est attribué par la VNF sous de multiples conditions notamment « le demandeur ne doit pas être en situation d'occupation irrégulière du domaine public fluvial » (www.peniche.com) et doit être renouvelé tout les 5 ans. Une fois cette COT obtenue, l'occupant doit s'acquitter de redevances en fonction de la taille du bateau ainsi que des équipements mis à disposition (eau, électricité, vidage de cuve...)

En contrepartie, l'achat d'un tel bien est facilité, il peut être vendu sur simple facture, sans frais ni taxe, reprenant les caractéristiques de la péniche (immatriculation, devise, chantier et année de constructions...).

La deuxième génération d'habitants fluviaux achète quant à eux des péniches déjà réaménagées ou font appel à des professionnels. Sur paris, le chantier naval Vandebossche a

fait de la transformation de bateau de commerce en bateau de logement sa spécialité, le seul trouble des futurs habitants est donc de trouver une péniche en état et de se trouver un titre d'occupation.

Cette première étape agit donc comme une introduction du futur habitant dans le domaine fluvial, il rencontrera ainsi des pairs, apprendra des réhabilitations passées sur les blogs et du bouche à oreilles, et imaginera ses futurs projets en fonction de son budget.



Vente péniche 6 pièces 185m2 (© Figaro Immobilier)

De nos jours, le futur habitant fluvial à deux choix. Le premier consiste à acheter une péniche de commerce à un marinier ayant fait le choix d'arrêter son métier. Il récupère ainsi une cale vide, et l'ancien logement du marinier où il pourra directement s'installer. Ces quatre images présentent une péniche mise en vente « avec COT » pour 100 000 euros, pour une navigation professionnelles ou pour un réaménagement.



Vente péniche 6 pièces 185m2 (© Figaro Immobilier)

"Le nouvel habitant y apprend les exigences de son nouveau logement, il en prend la mesure et le « domestique ». Il se cogne aux armoires encastrées, remplace un lustre peu à son goût, râle devant le système à 12 ou 24 volts auquel aucun de ses appareils n'est adapté, perd l'équilibre lorsque passe un bateau qui fait tanguer sa nouvelle habitation trop peu lestée..."

Daffe, 2021.



Vente péniche 7 pièces 190m² (© Figaro Immobilier)

Le second choix est d'acheter un bateau déjà réhabilité ou de faire faire ses aménagements par des entreprises professionnelles. De nombreux récents habitants ont fait ce choix au dépit de la première génération qui voit disparaître une entraide entre voisins. Ces quatre images présentent une péniche de sept pièce pour cent nonante mètres carrés pour un total de 549 000 euros.



Vente pénice 7 pièces 190m² (© Figaro Immobilier)

La timonerie peut être conservée également, tout dépend de la réhabilitation effectué.

Conceptualisation

Tout objet impose à la base une idée constructive. Avant toute idée constructive doit être parfaitement défini l'usage répondant à un besoin : la fonction. Et au-delà de la fonction doit intervenir un élément plus subtil par rapport à l'homme et rendre l'objet plus humain.

Perriand, 2018.

Une fois le bateau acheté, il doit être lesté avant de pouvoir monter à bord. Lester ou ballaster une péniche revient à l'alourdir suffisamment pour la stabiliser et immerger l'hélice. Cette dernière étant cinquante centimètres trop haut et la péniche s'enfonçant de 1cm toutes les 1,6 tonnes il faut de soixante à quatre-vingts tonnes de lest pour l'immerger complètement. Différentes techniques sont utilisées, les plus économiques étant la récupération de matériaux lourds : caillasse, parpaing et rails de train. Ce premier aménagement introduit une notion importante à la réhabilitation, tout doit rester accessible en cas d'avarie ou de fuites pour faciliter la réparation. On évite également de placer des matériaux lourds en contact direct avec la coque de manière à éloigner tout dégât pouvant être évité, le lest étant alors placé sur le plancher d'origine et non pas sur les tôles du fond.

L'acheteur s'installe ensuite à bord de l'habitat d'antan du marinier. C'est durant ce court séjour qu'il va apprendre les gestes, et ressentir la nostalgie d'une époque révolue. Vivre dans le rouf et la marquise lui permet de découvrir ce que signifie vivre à bord, et c'est durant ce laps de temps, pour la plupart, que les plans seront effectués et qu'il essaiera de faire conformer attentes et bâti. Certains décident pour des raisons de budget d'occuper uniquement l'habitat d'antan, d'autres projettent d'effectuer des travaux importants mais attendent d'accumuler l'expérience et les ressources nécessaires à la réalisation de leur projet. La réalisation peut alors être faite par étapes, l'habitant étendant sa surface en fonction de son budget et de ses connaissances. La conception peut alors être

vue comme un entre deux, entre bateau de commerce et bateau logement.

*Le plus important pour ne pas devenir fou, et habiter un jour sur la péniche de ses rêves, c'est de construire sans précipitation, de respecter le bateau et sa structure. [...]
Les travaux vont durer au moins dix-huit mois.*

www.pnich.com

La problématique majeure que l'on retrouve dans les écrits est celle de la dénaturation du bateau. Faut-il conserver ou non l'image du bateau ? Deux « typologies » peuvent être ainsi mises en évidence lorsque l'on se promène le long des fleuves. L'une conserve la nature du bateau, la superstructure n'est pas altérée, la timonerie surplombe toujours les autres espaces et on retrouve l'habitat du marinier, seule la cale est réhabilitée en étant peu réhaussée. Toute intervention réalisée sur le bateau « respecte » également l'histoire de la batellerie, les ouvertures sont des hublots, fenêtres rondes le plus souvent en cuivre, la timonerie n'est pas modifiée, et le pont est laissé libre pour la circulation. On peut ainsi aisément supposer que ces faibles changements « extérieurs » de la péniche ne contraignent en rien la navigation, et que l'habitant, en conservant « l'âme du bateau » a également conservé la salle des machines témoignant d'une envie de préserver l'aspect mobile qui rend cette habitation atypique.

Il s'agit d'altérer au minimum l'image du bateau : de petites ouvertures dans la coque, pas ou peu de surélévation du pont, la couleur d'origine... permettant au bateau de se fondre dans le paysage des navires de commerce fluviaux.

www.habitat-fluvial.net

L'autre typologie, ne prend pas en compte l'aspect de navigation, « les hiloires ont été réhaussées et les écoutilles supprimées au profit de parois latérales plus ou moins hautes et plus ou moins vitrées ainsi que d'un toit plane. ». Cette configuration vise à maximiser la surface habitable et attire les habitants non pas par sa mobilité mais par le confort, identique ou presque à celle d'une habitation standard. Ainsi, la timonerie disparaît, ou est surplombée par les autres espaces, rappelant la priorité du logement sur la navigation. Il ne reste également pas beaucoup d'élément rappelant l'histoire de la batellerie du XIX^e-ème siècle, le poste de navigation ainsi que le macaron ayant laissé leur place à un hall d'entrée traditionnel.

[Elle] est considérée comme ostentatoire. Dans ce cas, tout sera exagéré : des découpes dans la coque au jardin d'hiver, en passant par la piscine sur le pont ou le choix de couleurs extravagantes.

habitat-fluvial.net

Ces deux typologies présentent donc deux manières d'approcher la réhabilitation d'un gabarit Freycinet, la première prône la conservation d'une âme marinière tandis que la seconde met en avant le confort de l'habitant au dépit du caractère mobile. Le même rapport existe dans la transformation de camion en logement mobile où Maude Reitz en présentant les différentes typologies de camions conclut avec :

Plus le confort et l'autonomie sont importants, plus la mobilité est réduite

Reitz, 2016.

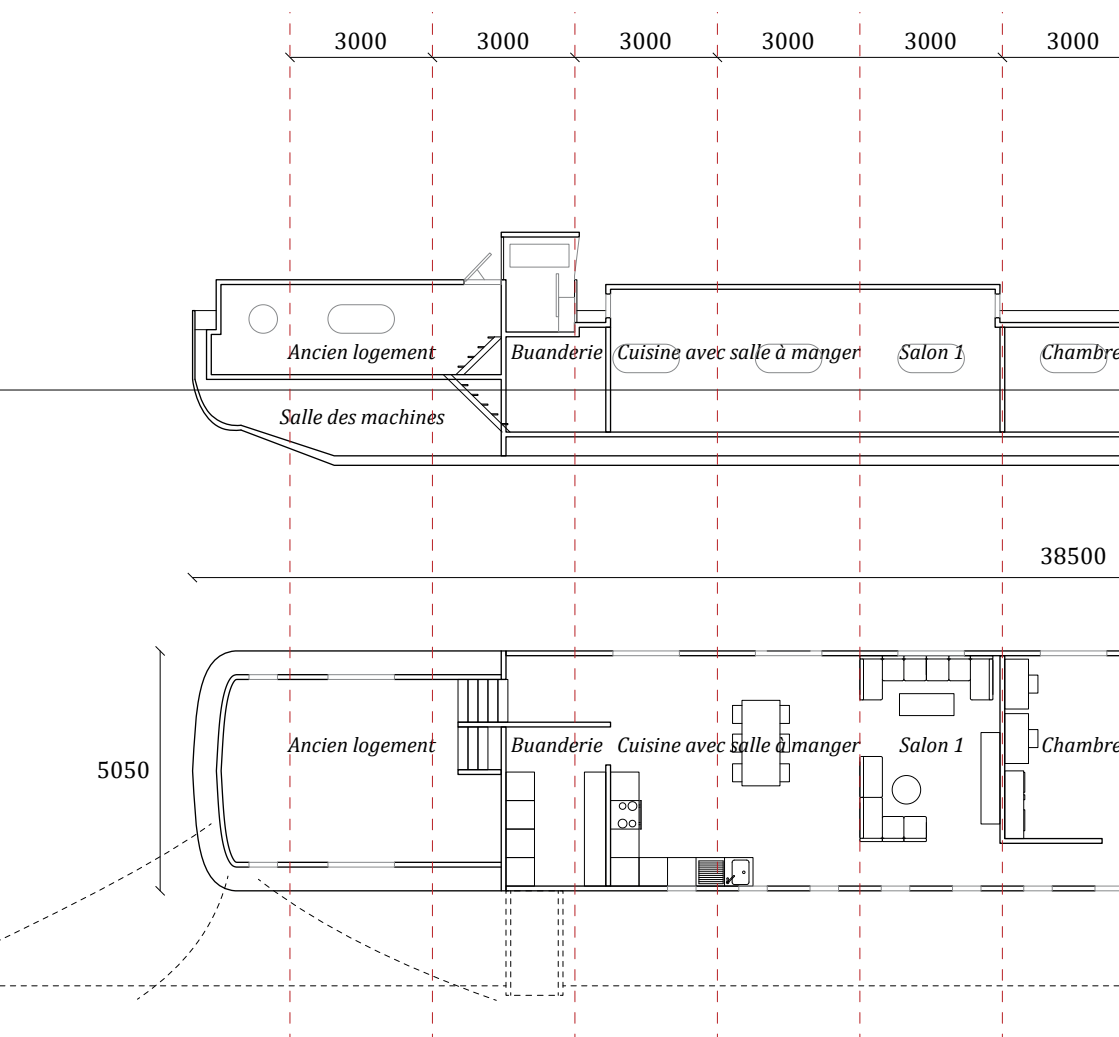
D'un point de vue intérieure, la réhabilitation de la cale revient à reconnecter les espaces de l'habitat d'antan du marinier : Le poate à l'avant avec la cabine principale, le reu et la timonerie à l'arrière. Le modèle intérieur est loin d'être fixe, chacun décide comment sera réaliser son logement idéal, cependant les nombreuses contraintes de la transformation en bateau logement mettent en évidence un « schéma » commun de disposition des espaces surlignant un gradient du public au privé. Dans sa thèse de doctorat, Laurie Daffe présente une organisation des espaces, selon trois axes : la hauteur, la

largeur et la longueur. De l'avant vers l'arrière, s'aligne l'accès à la timonerie et donc l'entrée suivi de la cuisine, du salon, puis des chambres et des salles de bains. Cette transition public-privé met en évidence des seuils identiques à l'habitat d'antan : le pont empêche toute intrusion étrangère et la timonerie est le seuil entre l'intérieur et l'extérieur. Une fois ce dernier traversé, on arrive dans les espaces communs, le salon pour ensuite arriver aux chambres et aux salles de bains, plus individuels.

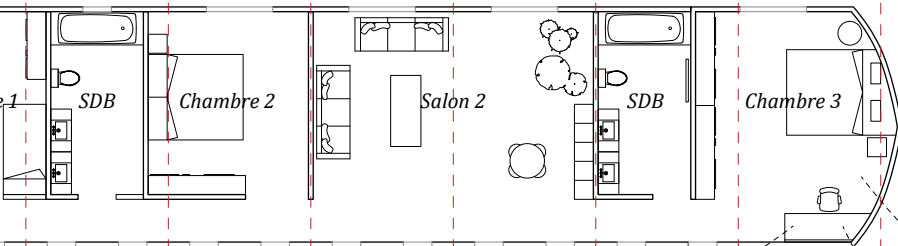
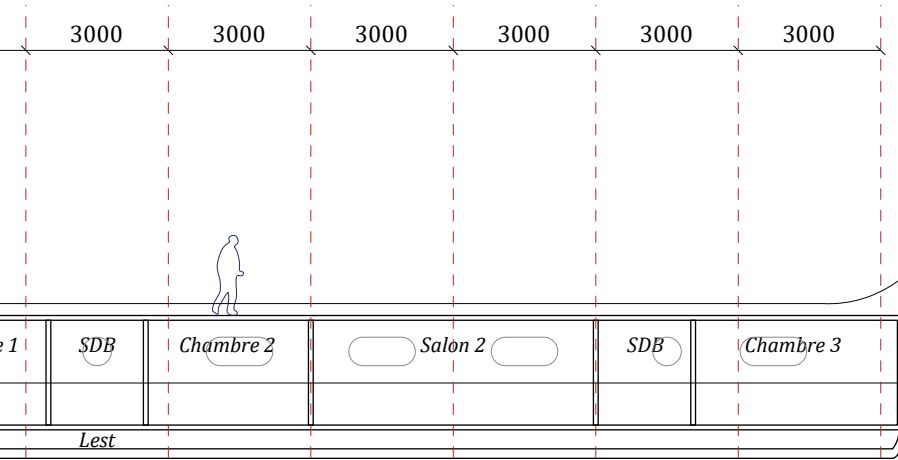
La péniche réhaussée en deux niveaux présente également ce gradient du privé au public, les espaces supérieurs sont laissés à l'usage collectif, salons, jardin d'hivers, cuisine et salle à manger profitent ainsi de plus de lumière naturelle tandis que les espaces inférieurs sont pour un usage individuel, salles de bains et chambres, offrant moins de lumière naturelle et moins de visibilité sur l'extérieur.

La largeur de la péniche est également prise en compte lors de la conception des espaces intérieurs. Le côté fleuve est « privé » seul le paysage défile sous le regard des habitants. Le côté berge est public, les passants se promènent librement le long du fleuve et guignent, par curiosité, ce qui se passe à l'intérieur de la péniche. En conséquence, le côté berge est pourvu de moins d'ouvertures, et la disposition des espaces reflètent également cette latéralité, les couloirs et espaces de circulation étant, le plus souvent, disposés face à la berge.

La situation informelle du bateau logement, entre berge et fleuve conditionne les habitants à concevoir l'espace intérieur pour voir sans être vus. L'emplacement de la péniche est alors pris en compte lors des différentes étapes d'extension de la surface habitable et se reflètent en plan dans la largeur, la hauteur et la longueur du bateau. Vivre à l'intérieur d'une péniche revient à observer ou être observé.



Ce plan et coupe typique des bateaux-logements présente l'organisation spatiale mentionné précédemment. Dans la longueur, les espaces sont d'abord communs puis individuels, dans la largeur, le côté berge est moins « ouvert » et utilisé pour le déplacement alors que le côté fleuve donne sur les chambres et les ouvertures sont plus grandes.





La péniche Alma à Paris (© Tanguy Vandenberghe)

On peut distinguer deux types de réhabilitation différente du gabarit Freycinet. La première ne dénature pas l'âme du bateau, la timonerie est conservée et surplombe les autres espaces, la cale est légèrement réhaussée. La péniche Alma à Paris est un bon exemple.



La péniche Eclair à Lyon (© Tanguy Vandenberghe)

La seconde consiste à créer une structure pour l'ajout d'un second étage. La timonerie disparaît alors, et le bateau de commerce d'antan est peu reconnaissable. La péniche Eclair à Lyon est un bon exemple.

Aménagements

Aménager son bateau, c'est donc le préparer pour l'habiter, d'abord selon le sens proposé par Lefèbvre : « s'approprier quelque chose, [...] en faire son œuvre [...] y mettre son empreinte, le modeler, le façonner. »

Daffe, 2013

Après l'achat, les travaux commencent. Réhabiliter la cale signifie qu'il faut faire certaines interventions sur la coque pour rendre cet espace vivable. Par conséquent, avant de remettre la péniche à l'eau, certaines modifications sont à faire au chantier naval. Le « gros œuvre » rassemble toutes les interventions sur la coque. La coque est tout d'abord renforcée en ses points faibles grâce au « doublage », qui consiste à venir souder une tôle autour de la partie endommagée pour garantir l'étanchéité. Les petites ouvertures sont percées entre les structures verticales, où sera ensuite soudée une plaque de tôle servant de jonction entre le hublot et la coque. Les ouvertures plus grandes doivent être renforcées pour s'intégrer à la structure ponctuelle verticale. Toutes les fenêtres doivent se situer trente centimètres au-dessus de la ligne de flottaison, soixante centimètres si elles sont amovibles.

Certains futurs habitants raccourcissent leur péniche pour faciliter la recherche d'un emplacement, le processus est assez simple, découpe au chalumeau devant la timonerie puis on soude les deux bouts ensemble. S'ajoute ensuite des interventions plus légères, perçement, surélévation, sablage, peinture, soudure de l'hyperstructure... Deux techniques d'assemblage sont utilisés pour travailler les coques en acier. La soudure, plus simple et plus rapide, utilisés de nos jours et le rivetage, plus complexe et plus long, qui donne un aspect « plus ancien » à la structure. Ce travail sur chantier est nécessaire pour préparer l'ancien bateau de commerce à sa reconversion.

Le fer étant un bon conducteur de chaleur, la coque gèle en hiver et surchauffe en été. La différence de température entre l'intérieur et l'extérieur va provoquer de la condensation et

facilitera la corrosion. Il est donc important de venir appliquer une isolation thermique sur toute les surfaces une fois le « gros œuvre » effectué. Seul le sol peut s'en abstenir si le lest sous le plancher est épais de cinquante centimètres environ. Avant d'isoler thermiquement la structure, il faut venir appliquer une couche de peinture anti rouille, ou bien suivre l'exemple des marinières et utiliser de l'huile ou de la graisse. Les membrures de la coque, épaisses de 5mm, sont ensuite doublées avant de recevoir l'isolation. Pour isoler, il existe deux méthodes, similaires aux techniques d'une architecture dite « standard ». La première, utilise de la laine de verre ou de la laine de roche qui est accolée à la coque, l'acier étant un pare vapeur naturel, il est inutile d'en rajouter un. La seconde, revient à projeter de la mousse de polyuréthane ignifuge, de la laine de verre ou de l'ouate de cellulose à l'aide d'une lance à air comprimé, c'est une technique plus appropriée et plus rapide mais également plus chère, « on compte entre 8 et 10 tonnes pour isoler une Freycinet » lit-on sur un site d'aide à la réhabilitation de péniche.

L'habitat d'origine pose problèmes. Les marinières ne l'isolaient pas car le chauffage n'était pas un problème, le charbon étant pioché dans leur cargaison. Deux choix s'offrent alors aux nouveaux habitants, soit ils le détruisent, soit ils l'isolent depuis l'intérieur ce qui revient à démonter l'entièreté de l'espace puis à le remonter. Il est également possible « d'isoler le rouf par l'extérieur en le recouvrant de sédum. Petites plantes de rocailles à feuilles larges et grasses. Une profondeur de quatre à cinq centimètres de terre suffit. Ces plantes ne nécessitent pas d'entretien, camouflent le bruit de la pluie et régulent la température intérieur »(<http://www.habitat-fluvial.net>)

Cette dernière solution est peu commune, aucune péniche observée le long de la Saône ou de la Seine était isolée de la sorte.

Une fois la péniche bien isolée, il faut la rendre habitable, se pose alors la question des revêtements et de leurs fixations. Si le lest utilisé est fait de gros galets, de pavés de ville ou d'autres matériaux suffisamment travaillés ils peuvent alors constituer le sol de la péniche sans revêtement supplémentaire. Dans les cas majoritaires où le lest est inutilisable, un nouveau plancher sera alors vissé sur la sous structure de l'ancien plancher de la cale. Pour les parties verticales, les membrures de la coque doivent être percés ou des pattes doivent y être soudés pour les supports de cloisons. Des vaigres sont à leur tour fixées sur ces supports qui porteront les parois, tout en veillant à laisser une lame d'air pour permettre l'aération (afin d'éviter la condensation) et le passage des câbles électriques et tuyaux. Tous ces revêtements sont amovibles afin de pouvoir accéder aux espaces en cas de fuite, corrosion ou autres dégâts.

Pour la première génération d'habitant, conserver l'âme du bateau est un des points essentiels lors de l'aménagement de la péniche. Pour ne pas dénaturer la structure, les ouvertures circulaires seront conservées, la salle des machines restera fonctionnelle, le pont sera libre pour la circulation. Bien que réhabilité, l'aménagement intérieur nous rappelle une fois de plus cet univers fluvial. Le caractère amovible de toutes les cloisons, sols, et toits permet comme précédemment expliqué de vérifier toute dégradation de la structure du bateau. Cependant, il permet aussi la création d'espace sous les planchers et dans les parois rejoignant « l'optimisation de rangement » du Reu et du Poate, habitat d'antan des marins. Le choix du bois comme matériau principal est également en accord avec le monde marin. Le bois répond à des questions de pratique et à son environnement : il s'éclaircit au soleil, réagit à l'eau et aux variations du taux d'humidité de l'air ambiant. En présence d'eau, il absorbera l'humidité, les jonctions entre planches se réduisant et s'étanchéifiant. Le bois s'use, est symbole du temps qui passe et témoigne du maintien et de l'entretien nécessaire à ces habitations. L'ameublement intérieur renforce également l'univers du voyage, et évoque l'attrait de l'eau des habitants. On retrouve ainsi, une ancienne boussole marine, un compas marin, une vieille poulie de voilier restauré, des lampes de mouillages en laiton, des maquettes de voiliers, des livres de navigation, des tableaux, des photos, des formes de voiles, de phares....

Se pose alors la question des ressources. Il arrive que certains emplacements profitent d'un équipement complet fourni par VNF (Voie Navigable Française) apportant eau et électricité, cependant la majorité des pénichards ne possèdent aucun raccordement au circuit d'à terre. L'apport en eau et en énergie sont donc des préoccupations au cœur des futurs habitants de bateau logement.

L'eau est stockée dans des cuves de dimensions variées, entre 1000 et 5000 litres pour la plupart, jusqu'à plus de 30 000 litres si la péniche est lestée à l'eau comme certaines péniches de l'époque. La cuve la plus fréquente d'après le site web habitat-fluvial.net mesure quatre mètres soit toute la largeur du bateau sur cinquante centimètres de long et soixante centimètres de haut, elle contient 1200 litres et se situe vers la poupe. Le « plein d'eau » peut être fait aux écluses, aux stations de fuel et aux ports de plaisance. Il est également possible pour les péniches ne se déplaçant plus de faire appel à un bateau citerne. Depuis la cuve, l'eau passe par un filtre puis depuis le groupe eau elle va, ou non dans le chauffe-eau avant d'être distribuée vers les différents ponts d'eau du logement : douches, robinets, WC...

Les eaux usées doivent être traitées par une cuve de rétention ou par une station d'épuration interne pour suivre la loi et respecter l'environnement.

La vie à bord étant de confort identique à la vie d'à terre, les logements nécessitent une installation en 220 Volts. Une nouvelle fois, l'apport en électricité dépend de l'emplacement. S'il est organisé, alors le branchement peut se réaliser directement sur les bornes électriques mises en place par VNF. S'il ne l'est pas, la péniche recharge ses batteries en faisant tourner le moteur, ou dispose d'un groupe électrogène au fuel placé sur le pont.

Certains habitants fluviaux cherchent constamment à améliorer leur lieu de vie, principalement en cherchant l'autonomie. L'un des interviews réalisés par Nathalie Léglière présente un habitant d'à bord visant l'autonomie complète, idéologie partagée par la plupart de ses voisins.

Sur l'aspect autonomie technique il y a des tas de choses à faire ! Moi j'ai inventé plein de choses mais je n'en ai pas fait la moitié mais bon, ça pourrait être un champ d'expérimentation, se rendre complètement autonome avec des panneaux, récupérer l'eau de pluie, la recycler, imaginer des turbines pour faire l'électricité ou des éoliennes parce qu'il y a souvent du vent sur les fleuves. Nous on est souvent ballotté ici, la Saône est un courant d'air là, quand il y a du mistral qui remonte du sud, ou l'inverse, il y a du vent. Donc inventer un modèle d'éolienne... [...] C'est une situation idéale pour utiliser les forces naturelles de l'eau, de l'air et du soleil. On a le soleil toute la journée, si on voulait s'en servir on pourrait...

Léglise 2015.

Dans une situation autonome, le raccord à la berge n'est plus lié à un approvisionnement des ressources. Elle continue cependant de jouer un rôle important en tant que seuil entre le privé et le public. Pour les passants, les bateaux logements façonnent le paysage, et aiguise la curiosité. Pour la plupart des habitants, cette proximité du quai est une gêne dont ils cherchent à se distancer.

*t'es là tu les vois, mais quand t'es dehors ces fenêtres-là sont un miroir. Donc ils peuvent se voir mais ils ne nous voient pas. Et quand le soleil est bas, en contre-jour, on ferme les rideaux si on ne veut pas être vus. Enfin ne pas être embêtés. Mais il y a beaucoup de curieux oui. Et avant quand on était collés au quai, il y avait des gens qui montaient sur le bateau.
J, environ 40 ans, logisticien, habitant d'un bateau sur la Saône depuis 10 ans*

Léglise 2015.

A l'image des appartements de rez de chaussée, les rideaux sont fermés, et la berge est aménagée comme un jardin, barrières, hautes plantes, signaux de propriété privée, boîtes aux lettres. Cette appropriation de la berge vient créer une entrée plus formelle qui marque la propriété privée et dissuade les passants les plus curieux. La passerelle, implique une limite

morale, en la franchissant, les habitants franchissent le dernier « obstacle » avant d'arriver chez eux. La passerelle est alors prolongement du seuil d'entrée, tout visiteur sur cette dernière annonce son arrivée et implique de sonner à la porte qui lui fait face.

Réhabiliter une péniche de commerce en logement n'est donc pas une tâche aisée, étapes par étapes, le futur habitant travaillera pendant de longs mois à la réalisation de l'habitat de ses rêves : un logement autonome et respectueux de l'environnement. Cependant, l'arrivée d'une nouvelle génération d'habitants, dénoncent une réflexion qui ne correspond plus aux difficultés techniques et aux conditions de vie sur un bateau. Les aménagements réalisés évoquent alors majoritairement l'usage d'habitat, la péniche n'étant plus vu comme un objet mobile, mais comme une propriété privée immobile. Les espaces intérieurs ressemblent à s'y méprendre à ceux d'un appartement, le toit est considéré comme un jardin et la berge se privatise de plus en plus, la salle des machines disparaît et peu d'éléments rappelle l'univers fluviale.

L'aménagement du bateau tente de contrer au maximum les aspects gênants propres aux bateaux : « habiter une péniche n'échappe pas aux contraintes. L'enveloppe chargée dans laquelle on se niche reste incontestablement ancrée dans les modèles d'habitation classiques du citoyen. » (Devoldere, 2006)

Daffe, 2013.

Cependant ces deux générations cohabitent dans un même environnement et leur quotidien se ressemblent, que signifie donc vivre sur l'eau au XXI^e siècles ?



La péniche Friponne à Lyon (© Tanguy Vandenberghe)

La péniche d'habitation cherche à se privatiser de la berge à travers différents aménagements. La passerelle met en évidence un seuil à passer avant même de pouvoir toquer à la porte d'entrée. La berge public, s'oppose alors à cet habitat privé.



Cette privatisation se ressent également lorsque l'on se promène le long de la berge, les ouvertures coté berges sont majoritairement voilées par des rideaux ou volets. Les habitants cherchent ainsi à se « cacher » du regards des passants.



Privatisation de la berge
(© Tanguy Vandenberghe)



A l'abri des regards
(© Tanguy Vandenberghe)

Vivre sur l'eau

Home at sea, for those whose fortunes rest upon its bed, is like inhabiting a house with a cellar. You live upstairs, but your riches lie in the airless caverns below. The problem, in such a split-level existence, is to connect the cellar with the living room, the level of technical operations on the seabed with the level of social interactions at the surface.

King, Robinson, 2019.

Contrairement aux marins d'antan, ces nouvelles générations d'habitants ne naissent pas sur un bateau, ils ont pourtant pris la décision consciente d'emménager sur un habitat flottant pour expérimenter une nouvelle façon de vivre, différente de celle des gens d'a terre. « Appréhendée dès le départ, comme une étape intermédiaire de quelques années » (Daffe, 2013), la péniche répondra à leurs attentes d'un mode de vie plus proche de la nature, moins artificiel, qui les distance de la société de consommation dans laquelle ils vivent, tout en y étant constamment raccordé par le coté administratif lié au statut d'habitat précaire. A l'image des « marins [qui] pensent que le navire les éduque à des codes de conduite particuliers et à un comportement moral qui sont inconnus des personnes à terre » (Papadopoulou, 2019, traduit par l'auteur), la péniche éduque les nouveaux habitants à percevoir ce qui les entoure d'une nouvelle manière.

L'une des principales préoccupations de la géographie humaine est la relation entre la culture humaine et l'environnement naturel. La façon dont nous vivons sur et avec le monde naturel, l'impact de nos activités sur l'environnement et la signification sociale de la nature sont depuis longtemps au centre de la discipline.

Obrador-Pons, 1995.



Comme mentionné précédemment, le choix de s'installer sur un bateau logement répond à une envie de se rapprocher d'un « idéal naturel ». Une fois sur les fleuves, cette envie se transforme en enseignement, peu à peu les habitants découvrent d'une nouvelle manière la nature qui les entoure et apprennent à vivre avec jusqu'à devenir des bastions de l'environnementalisme.

Boaters come to see themselves, through their acts of dwelling within the world of the waterways, as closer to "nature," or as being bastions of "environmentalism.

Bowles, 2015.

Dans sa thèse de doctorat, Benjamin Bowles identifie trois expériences de plaisanciers qui constitue une vie plus proche de la nature. La première est liée à son émission carbone, habiter sur un bateau-logement permet de comprendre sa consommation. Contrairement au citadin qui ne réfléchit aucunement lorsqu'il allume une lumière ou ouvre le robinet, le marinier, en raison de ses ressources limitées cherche à les faire durer le plus longtemps possible. Il en va de même pour ses eaux usées qui nécessite d'être vidées.

Dans un deuxième temps, les habitants de l'eau vivent dans un environnement moins travaillé par l'homme, en tout cas lorsqu'ils sont comparés à l'environnement des citadins. Ils vivent en proximité avec les animaux, ressentent les changements de saison et de météo, et négocient avec leur environnement au quotidien. On peut le constater lorsque les mariniers donnent le reste de leurs repas aux canards au lieu de le jeter, ou lorsque canards, cygnes, poules d'eau passent à côté de leur bateau et qu'ils ne sont alors séparés que par une coque métallique.

Leur rapport à l'environnement ne se limite pas cependant à cohabiter avec la nature, habiter un bateau logement revient à maintenir saine la zone qui les entoure, en particulier l'espace entre leur bateau et la berge qui amasse le plus souvent les détritiques du fleuve.

Bowles a appelé la dernière expérience « boat time », selon lui, les plaisanciers sont régis par des rythmes naturels et des flux qui forment une temporalité particulière liée au bateau. En

opposition avec l'horloge du « temps moderne », ces rythmes d'activités émergent des interactions humaines, de la météo, des saisons, des animaux ainsi que du hasard.

Ces trois notions rejoignent le concept de « dwelling perspective » de Tim Ingold's qui tente de réconcilier l'homme et l'environnement dans lequel il vit. L'environnement serait la mémoire du temps qui passe qui contient les souvenirs de tous ceux qui y ont vécu. Les habitants des bateaux logements reconnaissent ainsi que leur vie est liée à une interaction avec leur environnement et que ce dernier n'est pas juste une toile de fond sur laquelle est imposé leur mode de vie.

Pour moi, c'était quand même fort différent de tout ce que j'avais connu avant... parce que [réfléchit]... en fait on est beaucoup plus proche de... beaucoup plus souvent à l'extérieur déjà. Donc tu te rends beaucoup plus compte du chaud, du froid... enfin tu vois : dès qu'il faisait chaud dehors, il faisait mourant dans le bateau, dès qu'il faisait caillant dehors, il faisait caillant dans le bateau, humide ou tu vois tu vois, dès qu'il pleuvait, tu sortais moins ; on était vraiment beaucoup plus en contact avec tout ça je trouve. C'était super gai, de ressentir beaucoup plus ça, et les saisons. [...]

Daffe, 2013.

Déjà ton bateau il bouge tout le temps. Donc s'il y a du vent du sud... Limite au bout de 4 ans j'étais dans mon lit et je me disais « Tiens il y a du vent du sud là ». Je savais que, quand le bateau bougeait comme ça, c'est que le vent était comme ça. Donc tu es sur quelque chose de vivant

Léglise 2015.

Ce rapport à l'environnement au quotidien et cette proximité à la nature affecte l'habitant du bateau logement corporellement. Le bateau devient une extension du corps, le corps devenant une partie entraînée de la machine qu'il utilise.

L'habiter implique également un apprivoisement des entours matériels, une « domestication », au plein sens du terme. Il s'agit pour les occupants non seulement d'attribuer des significations familières aux espaces et aux objets mais aussi d'habituer leur corps en mouvement à des usages et des manipulations routiniers (Breviglieri, 1999 ; Warnier, 1999 ; Thévenot, 2006).

Beldjerd, 2011.

Les habitants s'habituent ainsi progressivement aux mouvements constants du bateau provoqué par le vent et les vagues, graduellement, ils développent alors une aisance corporelle au sein de leur nouvel habitat. L'expression « avoir le pied marin » peut s'apprendre partiellement lorsque le bateau est sédentaire, les nouveaux habitants apprenant à amarrer leur bateau, à monter à bord et à se déplacer le long du pont, réapprenant ainsi les gestes effectués au quotidien par les marins d'antan.

“Au fil d'un apprivoisement corporel de l'environnement matériel, relevant du processus de socialisation (Kaufmann, 1996, p. 52), leurs frontières corporelles s'étendent à celles de leurs entours. L'« incorporation » des espaces (Rosselin, op. cit.) constitue alors l'une des principales clés de l'« aisance », ce « bien de la routine et de l'habiter », qui implique « une proximité éprouvée dans l'expérience et l'usage familial des êtres et des choses ». “

Beldjerd, 2011

Au-delà d'une intervention matérielle de la péniche, le corps du marinier s'habitue à son nouvel environnement lui permettant ainsi pleinement “d'habiter”.

Habiter sur les fleuves revient à accepter le statut d'habitat temporaire. Comme mentionner précédemment, il faut pour s'amarrer à un emplacement, avoir fait une demande au préalable aux Voies Navigables Françaises. Une fois que cette Convention d'Occupation Temporaire a été acceptée, le demandeur doit s'acquitter d'une redevance mensuelle et devra

faire une demande tous les cinq ans pour renouveler son droit d'emplacement. On observe ce statut d'emplacement précaire sur le texte de la COT :

“Elle peut éventuellement être renouvelée sur demande écrite de l'occupant. Toutefois, il s'agit d'une simple faculté et non d'une obligation pour VNF. L'occupant n'a, en effet, aucun droit acquis au maintien et au renouvellement de son titre d'occupation”

L'occupant n'a donc aucune assurance de renouvellement, sa demande peut être refusé et il sera alors en occupation illégale du domaine public au bout de trois jours au même emplacement.

Non mais sincèrement, j'adore ça, je suis né dessus donc avec plaisir, mais ce sont des galères sans nom, à ce niveau-là en tout cas, en termes de vie, quand t'es habitué c'est pas compliqué, au contraire, c'est agréable, mais c'est en termes de statut, de reconnaissance dans la ville : « gitan ». Ce qui ne me gêne pas hein ! Mais ce qui n'est pas forcément très sécuritaire dans l'avenir avec des enfants, un métier. Demain ils peuvent très bien, s'ils considèrent que le quai en béton est pourri, bah ils nous disent de bouger. Et puis si carrément ils nous disent qu'ils ne veulent plus de bateaux ici... X, environ 25 ans, fils de B et C

Léglis, 2015.

Cette situation précaire et associations a des nomades de l'eau, des « gitans » entraîne des conflits de voisinage. Laurie Daffe mentionne dans sa thèse de doctorat, Amphibies, une ethnographie des modes de vie des habitants de bateaux logements en Wallonie et à Bruxelles un de ces conflits : « Il y a une dizaine d'années, sur son premier bateau, une pétition avait été lancée par « un homme politique qui habitait dans le coin. Ce dernier réclamait son départ car ça lui déplaisait, supporté par une cinquantaine de signatures de riverains.” Ces pétitions ont pour intérêt de « revendiquer » le fleuve, et enlever les péniches qui obstruent la vue aux riverains cependant elles

n'aboutissent pratiquement jamais. Au-delà de proposition de pétitions, ce manque de reconnaissance peut également entraîner des problèmes plus nocifs : « intrusions sur les péniches de jour comme de nuit, projectiles de tous genres qui atterrissent sur les ponts, voire traversent les plafonds, personnes qui viennent effectuer leurs besoins physiologiques sur les terrasses, le bruit, etc... » (Léglise, 2015).

C'est un microcosme de ce qu'on retrouve dans la société, tu ne trouves pas ?

Daffe, 2019.

Entre situation idéale et situation précaire, les bateaux logements présentent un habitat atypique encore peu règlementé dans la société contemporaine entraînant des inquiétudes liées à la précarité du logement ainsi que d'une incompréhension de la part des riverains dont les péniches sont présentées comme des habitats temporaires qui reste pourtant plusieurs années sous leurs fenêtres. La normalisation de l'habitat fluvial reste cependant une question sans réelle réponse, les pénichards souhaitent un statut de citoyens, une assurance d'emplacement ainsi que de nouvelles normes plus claires et transparentes tandis que les Voies navigables Françaises veulent conserver ce statut incertain de manière à pouvoir rénover ou réactiver les berges une fois les COT expiré.



Transformation de péniche à Draveil © Sergio Grazia

En vivant sur le fleuve, les habitants se rapproche d'un environnement naturel, ils deviennent peu à peu, des défenseurs de l'environnement et apprennent, à la manière des marins de l'époque à négocier avec les saisons.



Transformation de péniche à Draveil © Sergio Grazia

"Le projet consista à tout refaire, et d'y aménager un lieu pour un couple avec deux enfants, profitant de tout le volume du bateau, vertical et horizontal. L'enjeu fut aussi de créer des espaces d'une grande luminosité, en relation, par la création de nouveaux hublots en partie basse et de fenêtres en partie haute, avec la Seine, le ciel, et la généreuse verdure de la berge et du site. Le résultat est un logis qui baigne dans la nature."

Yann Coulouarn Architecte, 2010.

Conclusion

Le rôle de l'architecte

Avant l'émergence des péniches d'habitations, seuls certains marinières à la retraite occupaient le même emplacement pour une longue période. La réglementation de l'époque était alors très souple et lié au caractère nomade des marinières, chacun pouvait s'amarrer ou bon lui semble le long de la berge. La première génération d'habitants fluviaux en profitant du déclin de la batellerie artisanale pour s'établir et a ainsi bénéficier de cette transigeance liée au caractère mobile du bateau. Le stationnement permanent à cependant remis en question cette mobilité, faisant émerger plusieurs ambivalences. L'artisan marinier de l'époque était marginalisé, il vivait sur une péniche de commerce, mobile en étant en contact avec la nature. Le nouvel habitant fluvial, se marginalise par son choix atypique de vivre sur l'eau, cependant il habite l'espace public. Son habitat est mobile et pourtant il stationne de nombreuses années au même emplacement. Proche de la Nature, il est néanmoins en centre-ville ou proche de ce dernier. En conséquence, la réglementation liée à l'habitat fluvial se durcit, les emplacements disponibles se réduisent, l'amarrage sans autorisation délivrée fait lieux d'amendes et à l'image de l'immobilier, stationner le long de la berge entraîne un loyer mensuel.

"Plus, de 200 personnes sont actuellement sur liste d'attente en Ile-de-France. A raison de 10 emplacements libérés chaque année, les derniers arrivés n'auront sans doute pas de place avant 20 ans", concède Claude Denet, responsable du développement et des affaires domaniales de Voie navigable de France.

Chazouillères, 2012.

Face à ce manque d'emplacement, l'avenir des bateaux logements est remis en question malgré une demande vis à vis de ce type d'habitation. Il serait alors pertinent de créer un modèle de port qui favoriserait l'habitation à la navigation. A l'échelle du territoire,

le rôle de l'architecte serait alors d'organiser et de planifier les amarrages disponibles et de les prendre en compte dans le développement des berges. A l'échelle du projet, il s'occuperait de la réhabilitation des gabarit Freycinet pour promouvoir un habitat écologique autonome énergétiquement.

Par conséquent, le rôle de l'architecte serait de faire le médiateur entre individualité et collectivité pour intégrer ce type de logement dans les plans de développement des fleuves et canaux tout en respectant les qualités de cet habitat, le voyage, le rapport avec la nature et la coopérativité entre habitants. L'architecte pourrait donc occuper une place importante au sein de l'avenir des bateaux-logements à l'image des Squats qui ont donné naissances aux coopératives d'habitations.

Chaque thème abordé m'a ainsi permis de découvrir un habitat atypique questionnant le traditionnel. La batellerie artisanale, bien que marginalisée a marqué le XXème siècle et éveillé un intérêt pour une nouvelle manière d'habiter s'opposant au rythme citadin, plus apaisante et plus calme, rythmée par le cours de l'eau. Les bateaux logements, malgré leur immobilité, ont transposé ce rythme de vie sur leurs nouveaux habitants qui expérimentent ainsi un nouveau rapport à l'environnement. A travers ses réhabilitations, la péniche de gabarit Freycinet est ainsi chargée d'histoire et d'idéologie, la notion de liberté et de voyage restant figée dans l'esprit des habitants.

bibliographie

Bachelard, Gaston. L'eau et les rêves essai sur l'imagination de la matière. Librairie José Corti: Paris. 1942.

Beldjerd Sofian. « « Faire le beau chez soi » : la part du corps dans l'aménagement et la décoration des espaces du quotidien ». *Espaces et sociétés*, (n° 144-145), p. 141-156. 2011. En ligne : <https://www.cairn.info/revue-espaces-et-societes-2011-1-page-141.htm>

Bowles, Benjamin. *Water Ways: Becoming an itinerant boat-dweller on the canals and rivers of South East England*. Division of Anthropology! College of Business, Arts and Social Science! Brunel University. 2015

Carnec-Branchet, Lydia. Une saga batelière de 1850 à 1980 (tome 2). Cahier du musée de la Batellerie no64. 2010.

Carnec-Branchet, Lydia. Une saga batelière de 1850 à 1980 (tome 1). Cahier du musée de la Batellerie no63. 2010.

Chantre, Martial. Ma péniche, ma vie, Batelier de père en fils. Cahier du musée de la Batellerie no48. 2002.

Roblin, Laurent. *Mariniers : vie et quotidien, 1880-1960*. Saint-Cyr-sur-Loire (Indre-et-Loire) : A. Sutton. 2006.

Colin, Josette. *La vie des mariniers*. ERREUR PERIMES Plon. 1993

Daffe, Laurie. « Amphibies. Une ethnographie des modes de vie de habitants de bateaux-logements en Wallonie et à Bruxelles » [Thèse de doctorat non publiée]. Louvain-la-Neuve : UCLouvain. 2019.

Daffe, Laurie. *D'à-bord, d'à-terre : habiter entre deux eaux. Approche ethnographique des bateaux-logements namurois*. 2013. En ligne : <http://hdl.handle.net/2078.1/170363>

Daffe, Laurie. « 'Ce bateau, c'est l'argent de mon père' : la transaction monétaire comme condition de circulation et de transmission des bateaux ». In *Revue du M.A.U.S.S.*, 52 (2), pp. 251-262. 2018.

Daffe, Laurie. « 38 mètres sur 5. Genèse du logement fluvial à Bruxelles et en Wallonie ». Dans *Uzance* (5), pp. 35-44. 2016.

Daffe, Laurie. « Destructures, héritages, constructions. Figures de l'exonostalgie sur les fleuves de Belgique francophone ». Dans *Recherches en communications*, 46, pp. 131-149. 2018. En ligne : <https://ojs.uclouvain.be/index.php/rec/article/view/47343/45543>

Droissart Bourdon, Eliane. *Marinière ma vie*. Cahier du musée de la Batellerie no26. 1997

Foucault, Michel. *Le corps utopique ; suivi de Les hétérotopies*. Paris : Nouvelles éditions Lignes. 2019.

Fournier, Stéphane et Le Sueur, Bernard. *Le freycinet 1880-2020, Bateau emblématique des batelleries industrielles de réseaux*. Cahier du musée de la Batellerie no83. 2020

Gabor, Mark. *Houseboats, living on the water around the worlds*. Ballantine books, New York. 1979.

González-Ruibal, Alfredo. "Time to Destroy: An Archaeology of Supermodernity." *Current Anthropology* 49, no. 2, pp 247-79. 2008. En ligne : <https://doi.org/10.1086/526099>

King, Tanya J. and Robinson, Gary. *At home on the waves : human habitation of the sea from the Mesolithic to today*. New York : Berghahn. 2019.

Léglise, Nathalie. La normalisation d'un habitat atypique : des habitants de péniches-logements, entre demande de reconnaissance et cadre normatif. Sciencesdel'ingénieur[physics]. 2015. En ligne : <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01842412>

Le Sueur, Bernard. L'évolution de la navigation intérieure et de ses métiers, XIXe-XXe siècle. Centre de recherche sur la culture technique, Neuilly-sur-Seine (FRA). 1989. En Ligne : <http://documents.irevues.inist.fr/handle/2042/31925>

Lorenzo, Annie. Profession ? Marinier. Paris : C. Massin. 1985.

Mack, John. The land viewed from the sea. AZANIA: Journal of the British Institute in Eastern Africa, 42:1, 1-14. 2007. En ligne : <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/00672700709480447>

Marlio, Louis. Le marinier. Dans La revue de Paris du 01 janvier 1909. 1909. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k175080/f793.item>

Papadopoulou, Chryssanthi. The Culture of Ships and Maritime Narratives. Milton: Routledge. 2019. En ligne : <https://www.taylorfrancis.com/books/edit/10.4324/9781315165684/culture-ships-maritime-narratives-chryssanthi-papadopoulou>

Paul, Charlotte. La transmission du métier d'artisan batelier : de l'apprentissage traditionnel à l'apprentissage institutionnalisé. SociologieS. 2014. En ligne : <https://doi.org/10.4000/sociologies.4560>

Perec, Georges. Espèces d'espaces. Paris, Galilée. 2000.

Perriand, Charlotte. Charlotte Perriand. Lyon : Fage Editions. 2018.

Proudhon, Pierre Josef. Qu'est-ce que la propriété ?. 1873.

Pinchedez, Annette. Le logement du marinier. Cahier du musée de la Batellerie no33. 1994.

Raveneau, Gilles et Sirost, Olivier. *Anthropologie des abris de loisirs*. Nouvelle édition [en ligne], Presses universitaires de Paris Nanterre. 2011. En ligne : <https://doi.org/10.4000/books.pupo.3681>

Reitz, Lisa Maude. *Assembler son quotidien sur la route : une ethnographie de l'habiter mobile contemporain*. EPFL Lausanne. 2016.DOI: 10.5075/epfl-thesis-7059

Robert, P., Rey, A., & Robert, P. *Le grand Robert de la langue française*. Paris: Dictionnaires Le Robert. 2001

Rogelj, Nataša. The sea: a place of ultimate freedom ? Ethnographic reflection on in-between places and practices. Karl Franzens-Universität Graz ; Mobile culture studies. The journal, 2015-09-01, Vol.1, p.181-198.

Steinberg, Philip et Peters, Kimberley. Wet ontologies, fluid spaces: giving depth to volume through oceanic thinking. *Environment and Planning D: Society and Space* 2015, volume 33, pages 247 – 264. 2015.

Valdour, Jacques. *Les mariniers : Observations vécues*. Rousseau (Paris). 1919. En ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k939237b/f25.item.r=mariniers.zoom>

Vogeleisen, Denise. *La péniche, une maison flottante*. Dans *Cultures et habitats: douze contributions à une ethnologie de la maison*. L'Harmattan: Paris. 2000.

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

Articles :

Alexandra, Aurore. *Vivre sur une péniche, mode d'emploi*. Houzz. 2015. En ligne : <https://www.houzz.fr/magazine/vivre-sur-une-peniche-mode-d-emploi-stsetivw-vs~54985527>

Alonso, Nathalie. Ils ont jeté l'ancre pour vivre sur une péniche. *L'express*. 2012. En ligne : https://www.lexpress.fr/emploi/ils-ont-jete-l-ancre-pour-vivre-sur-une-peniche_1178154.html

Boudoint, Maxime et Razafindramboa, Andy. A contre-courant. Tram 33. 2016. En ligne : <http://tram33.lesoir.be/longform/a-contre-courant/>

Chazouillères, Guillaume. Vivre sur une péniche, un rêve couteux. Capital. 2012. En ligne : <https://www.capital.fr/immobilier/vivre-sur-une-peniche-un-reve-couteux-705687>

Coulouarn, Yann. Transformation de péniche à Draveil. Houzz. 2010. En ligne : <https://www.houzz.fr/hznb/projets/transformation-de-peniche-a-draveil-91-pj-vj~785954>

Daffe, Laurie. Demeurer en milieu aquatique : l'aménagement des bateaux-logements en Belgique francophone, entre ancrages et mouvements. EPFL. 2021

Joubert, Bianca. Ma maison sur la Seine. L'actualité. 2011. <https://lactualite.com/societe/ma-maison-sur-la-seine/>

Lazzarotti, Olivier. « La guerre de l'habiter aura-t-elle lieu ? ». EspacesTemps.net. 2021. En ligne : <https://www.espacestemp.net/articles/la-guerre-de-lhabiter-aura-t-elle-lieu/>

Paul, Charlotte et Raimbault, Nicolas. « Habiter le fleuve : la « flurbanité » des bateliers du bassin de la Seine. ». EspacesTemps.net. 2013. En ligne : <https://www.espacestemp.net/articles/habiter-le-fleuve/>

Obrador-Pons, Pau. Dwelling, dans Companion Encyclopaedia of Geography: From Local to Global. I. Douglas, R. Huggett, and C. Perkins. 1995. En ligne : https://www.researchgate.net/publication/305279471_Dwelling

Villien, Philippe Habiter sur l'eau ; Que veut dire aujourd'hui habiter sur l'eau en Île-de-France : autonomie, milieu et économie ?. Article extrait de l'ouvrage : Aménager la ville avec l'eau, pour une meilleure résilience face aux changements globaux, Presses des Ponts. 2020

Iconographie

p.12 Carte des voies navigables et des principaux ports de la France.

© Paul Léon

Source: Fournier, Le Sueur, 2020, p.43

p.16 Certificat de capacité de Xavier Mailin

©Lydia Carnec-Branchet

Source : Carnec-Branchet, 2010, p. 74)

p.24 Gros plan sur les bricoles.

© Collection Lary

Source : Roblin, 2006, p.166

p.25 Il y a 50 ans, les marinières.

© Charles Fiquet

<https://www.musee-batellerie-conflans.fr/fr/exposition-des-quais/>

p.26 Ce jeune communiant n'est autre que Denis Vandenbron pris en photo sur un bateau des Soudières Réunies en 1962.

© Collection Parent

Source : Roblin, 2006, p.173

p.27 Un mariage

© Martial Chantre

<https://www.musee-batellerie-conflans.fr/fr/exposition-des-quais/>

p.28 Il y a 50 ans, les marinières.

© Charles Fiquet

<https://www.musee-batellerie-conflans.fr/fr/exposition-des-quais/>

p.32 Le freycinet 1880-2020

© Collection MVBN

Source : Fournier, Le Sueur, 2020, Page de couverture

p.40-41 Dessin d'un ancien marinier

© Gérard Pioche

<http://www.musee-batellerie-conflans.fr/fr/expositions/exposition-temporaire-le-logement-du-marinier/>

p.44-45 Dessin d'un ancien marinier

© Gérard Pioche

<http://www.musee-batellerie-conflans.fr/fr/expositions/exposition-temporaire-le-logement-du-marinier/>

p.48-49 Dessin d'un ancien marinier

© Gérard Pioche

<http://www.musee-batellerie-conflans.fr/fr/expositions/exposition-temporaire-le-logement-du-marinier/>

p.50 Les caffuts ont disparu à la veille de la seconde guerre mondiale

© Collection Berenwanger

Source : Roblin, 2006, p.78

p.50 Autre technique, le wagon bascule son chargement de charbon dans une grande goulotte.

© Collection Damien

Source : Roblin, 2006, p.80

p.51 Strasbourg, grue électrique « Demag » de 4 tonnes.

© Collection Sanara

Source : Roblin, 2006, p.93

p.52 Il y a 50 ans, les mariniers.

© Charles Fiquet

<https://www.musee-batellerie-conflans.fr/fr/exposition-des-quais/>

p.53 La flèche d'Or construit en 1928 aux chantiers Van Garsse à Moerbeke

©Lydia Carnec-Branchet

Source : Carnec-Branchet, 2010, p. 8

p.54 La cale, une fois vide, est un bon terrain de jeu...

© Collection Parent

Source : Roblin, 2006, p.173

p.55 Le bal

© Martial Chantre

<https://www.musee-batellerie-conflans.fr/fr/exposition-des-quais/>

p.64 Gros plan sur la timonerie.

© Collection Plaquet

Source : Roblin, 2006, p.216

p.64 Logement principal d'un automateur Plaquet des années 1930.

© Collection Plaquet

Source : Roblin, 2006, p.217

p.65 Logement principal d'un automateur Plaquet des années 1930.

© Collection Plaquet

Source : Roblin, 2006, p.218

p.66 Logement à dunette éclairé par des hublots

© Collection Sogestran

Source : Roblin, 2006, p.219-222

p.67 Logement à dunette éclairé par des hublots

© Collection Sogestran

Source : Roblin, 2006, p.219-222

p.71 Carte de mes voyages

© Martial Chantre

Source : Chantre, 2002 p.5

p.76 Lionnelle et Lydia gardent les poules, devant les quais de Saint-Gilles en 1942.

© Lydia Carnec-Branchet

Source : Carnec-Branchet, 2010, p.49

p.77 La famille sur le flèche d'or

©Lydia Carnec-Branchet

Source : Carnec-Branchet, 2010, p. 54

p.78 Péniches en bois prise dans les glaces.

© Collection Damien

Source : Roblin, 2006, p.126

p.79 La cuisine à bord.

© Collection ESB

Source : Roblin, 2006, p.185

p.89 Voies navigables de France

© VNF

<https://www.pnich.com/carte-voies-navigables.pdf>

p.93 Le long de la Seine

© Tanguy Vandenberghe

p.104 Mise en place des Passes-Avant

© Jean-Paul Hesry

<https://www.jph-images.com/2014/10/30/mise-en-place-des-passes-avant/>

p.110-111 Vente péniche 6 pièces 185m2

© Figaro Immobilier

<https://immobilier.lefigaro.fr/annonces/annonce-39652811.html>

p.112-113 Vente péniche 7 pièces 190m2

© Figaro Immobilier

<https://immobilier.lefigaro.fr/annonces/annonce-39032341.html>

p.120 La péniche Alma à Paris.

© Tanguy Vandenberghe

p.121 La péniche Eclair à Lyon.

© Tanguy Vandenberghe

p.128-129 La péniche Friponne à Lyon

© Tanguy Vandenberghe

p.130 Privatisation de la berge

© Tanguy Vandenberghe

p.131 A l'abri des regards

© Tanguy Vandenberghe

p.133 Identité naturelle

© Tanguy Vandenberghe

p.140 Transformation de péniche à Draveil

© Sergio Grazia

<https://www.houzz.fr/hznb/projets/transformation-de-peniche-a-draveil-91-pj-vj~785954>

p.141 Transformation de péniche à Draveil

© Sergio Grazia

<https://www.houzz.fr/hznb/projets/transformation-de-peniche-a-draveil-91-pj-vj~785954>

