

www.uzance.cfwb.be

Vol.5 - 2016

uzance



Laurie DAFÉ,
Doctorante FRESH (FNRS)
Laboratoire d'Anthropologie
Prospective (LAAP) - Université
catholique de Louvain
laurie.daffe@uclouvain.be

Mots-clés:
Bateaux, Wallonie, Bruxelles,
fleuves, habitat, batellerie.

TRENTE-HUIT MÈTRES SUR CINQ GENÈSE DU LOGEMENT FLUVIAL À BRUXELLES ET EN WALLONIE

Depuis l'apparition du logement marinier jusqu'à la transformation des cales en pièces de vie, nous suivons dans cet article les transformations du bateau de commerce de petit gabarit (principalement les « 38 mètres ») sur les fleuves et canaux bruxellois et wallons. Nous montrons comment, à partir de 1975, le déclin de la batellerie, mais également le contexte social et spatial particulier, permettent le développement du phénomène d'habitat fluvial, initié par des *gens d'à terre*. De cette manière, nous cherchons à tracer la genèse du logement fluvial, habitat non-conventionnel qui n'en reste pas moins un habitat à part entière, et non une excentricité anecdotique.

Introduction

Depuis la fin des années 1970, le réseau des voies navigables belges, long de plus de 1500 kilomètres, accueille un nombre sans cesse croissant de bateaux d'habitation. Plus récent et plus discret que ses homologues parisiens ou néerlandais, l'habitat fluvial n'est pourtant pas en reste en Belgique. Tant et si bien qu'à l'heure actuelle, à Bruxelles et en Wallonie, plus de 200 cales¹ ont été aménagées en habitations flottantes (semi-)immobiles, véritable réinvention des formes autant que des usages initiaux d'anciens bateaux de commerce, communément aussi bien qu'erronément appelés « péniches »².

Mais on est loin aujourd'hui des premiers bateaux-logements, achetés pour une bouchée de pain, transformés en habitations avec les moyens du bord, installés aux marges des villes et des politiques d'accès à la propriété privée. Ce sont les caractéristiques de ces habitations flottantes, pionnières de l'habitat fluvial à Bruxelles et en Wallonie, que nous proposons d'étudier dans le cadre de cet article. Plutôt que d'aborder la thématique depuis la terre ferme, nous montrerons à quel point l'émergence de ce phénomène est liée à l'histoire des cours d'eau, à l'évolution de l'objet bateau et de la batellerie. De cette manière, nous cherchons à tracer la genèse de cet habitat non-conventionnel, qui n'en reste pas moins un habitat à part entière, et non une excentricité accidentelle et anecdotique.

Le parti pris de cette contribution suit donc les enseignements de David Edgerton qui, dans *The Shock of the Old* (2006), suggère que l'histoire des technologies se doit d'inclure également l'étude des usages, des alternatives, des réinventions et des réemplois : elle est celle des bidonvilles et des campements auto-construits autant que celle des cités résidentielles à accès restreint, planifiées par de grands entrepreneurs (Edgerton, 2006 : xiv). Dans cette perspective, l'histoire de l'architecture se diversifie dans ses formes, dans ses pratiques et dans ses publics ; elle n'est alors plus uniquement celle « des puissants », celle du « choix » opposé au « non-choix » (Masson, 2008), ou encore celle des modèles d'habiter conventionnels.

1. Ce chiffre comprend uniquement les anciens bateaux de commerce transformés en habitation, dont il est question dans cet article. Si l'on étend le comptage à tous types de bateaux (vedettes hollandaises, houseboats...) habités entre 6 et 12 mois par an, le chiffre double.

2. Comme nous le verrons, ce terme désigne en réalité des bateaux à la structure en bois et sans moteur, halés à l'époque par les femmes ou par l'animal, voire propulsés au moyen de voiles.

3. Ils ne sont plus nombreux, les habitants fluviaux de cette époque, précurseurs du phénomène, à toujours vivre sur un bateau – qui, en outre, n'est généralement plus celui de leurs débuts. Ils ne sont pas volubiles non plus, ces désormais soixantaines, généralement lassés de justifier leur choix de vie et de répéter les raisons qui les ont poussés à vivre sur l'eau (Daffé, 2012). Mais au fil des rencontres et des anecdotes, les trajectoires de vie, les mouvements spatiaux et les stratégies résidentielles se laissent découvrir.

4. Oscillant entre « participante qui observe » et « observatrice participante » (Olivier de Sardan, 2008 : 48), nous avons endossé le rôle de « secrétaire » au sein de deux associations regroupant des « habitants du fleuve », l'une à Anderlecht, l'autre basée à Namur mais visant à regrouper tous les habitants fluviaux wallons. Cette expérience est complétée par des entretiens semi-directifs ainsi que des opportunités de séjours plus ou moins longs sur l'eau.

5. Les données concernant l'habitat fluvial en Wallonie et à Bruxelles étant pour ainsi dire inexistantes, une partie du corpus provient de recensions effectuées par nos soins. Pour un inventaire des zones d'habitat fluvial en Wallonie et à Bruxelles, voir : <http://arce.is/2a5aPwk>. Du côté de l'administration, on ne trouve guère trace des commencements du phénomène. A l'époque, aucune réglementation spécifique ne vise ces bateaux qui, aux yeux de la loi, n'existent simplement pas : si, par défaut, ces habitants d'un genre nouveau sont soumis aux mêmes règles que les bateaux de commerce ou que les plaisanciers, leur nombre restreint ainsi que les emplacements choisis, aussi peu convoités que fréquentés, leur permettent de se jouer de ces règlements. Par conséquent, les archives communales autant que fédérales s'avèrent peu prolifiques à ce sujet.

6. Cette dénomination désigne le système de transport par voie d'eau dans lequel le batelier a le statut d'indépendant, les contrats étant directement négociés avec l'affréteur. Le marinier travaille et vit avec sa famille à bord d'un bateau possédé en couple. La batellerie artisanale coexiste avec un autre système où les flottes de bateaux appartiennent à de grandes compagnies et dans lesquelles les bateliers sont alors salariés (Wateau, 1989).

7. Ces bateaux étaient tirés et tractés au moyen de cordages depuis le rivage (le « chemin de halage »), par les animaux, la voile, les femmes ainsi que, plus tard, par des véhicules mécaniques (tracteurs ou autres ; on voit même circuler sur Internet des photos de chars de l'armée halant des péniches).

La méthode en amont : retracer le cours

Qui, où, quand, de quelle manière... ? Autant de questions simples auxquelles il n'est pourtant pas aisé de trouver réponse, les sources étant clairsemées et les témoignages très peu développés à l'écrit autant qu'à l'oral³. Comme le souligne l'historien Bernard Le Sueur, « l'univers fluvial attend toujours une reconnaissance scientifique comme champ d'étude autonome » (2012 : 225). De ce fait, si l'on compte effectivement des études consacrées au monde de la batellerie en sciences humaines et sociales, à ses coutumes et traditions (parmi d'autres : Wateau, 1989 ; Derycke, 2003), ainsi qu'à l'histoire des fleuves et de leur navigation (Le Sueur, 2012), les travaux scientifiques spécifiquement dédiés aux bateaux d'habitation, à leurs habitants et à leur histoire font cruellement défaut.

Tout se passe en effet comme si, à l'image des peuples « sauvages » étudiés par les ethnographes d'antan, le bateau-logement était sans histoire et donc sans remous, à peine une tradition locale. Bien qu'on ne puisse nier la qualité de certains de ces documents, on regrette que le pittoresque et l'insolite – accentués par l'emploi de nombreuses photos – de même que les lectures romancées, romantiques et manichéennes de l'habitat fluvial (Espreux, 2006), y priment bien souvent sur la description du banal et du quotidien, qui restent alors à reconstituer.

Pour retracer le cours des prémises de l'habitat fluvial à Bruxelles et en Wallonie, il s'agit donc de collecter les informations en première main et de tenter d'en recoller les fragments le plus rigoureusement possible, tout en assumant une inévitable partialité du matériau. Car l'ancrage méthodologique n'est pas celui de l'historien, mais bien celui de l'anthropologue. Par conséquent, les données mobilisées sont avant tout discursives⁴ et spatiales⁵, issues d'observations participantes effectuées en 2012 ainsi que depuis 2015.

Les bateliers, premiers habitants fluviaux ?

Les premiers logements qui connotent les fleuves et canaux bruxellois et wallons furent bien entendu ceux des bateliers. Mais ceux-ci ne précéderent que de 50 ans les principaux protagonistes de cet article. En effet, jusqu'au XVIII^e siècle, la batellerie artisanale⁶ est liée aux rythmes des moissons et des vendanges et prend place uniquement lors de la basse saison, comme « métier second de nombreux paysans » (Wateau, 1989 : 350), qui possèdent par ailleurs un logement à terre.

A cette époque, le fleuve devient, avec le chemin de fer, l'une des voies privilégiées pour effectuer le transport de matières premières (charbon, céréales...), transformées (farine, pétrole...) ainsi que des déchets. En Wallonie, la production d'acier s'intensifie ; les usines s'installent à proximité des charbonnages ainsi que le long des fleuves. Le chemin de fer imprime peu à peu sa structure linéaire dans l'organisation du temps et des territoires, mais ce mouvement de linéarisation du paysage débute cependant par la voie d'eau, avec la rectification des cours et le redressement des méandres ainsi que le tracé de nouveaux canaux (Hanin, 2004 : 31).

De nombreux fleuves sont alors standardisés, dans l'optique de créer « un réseau hiérarchique, homogène et interconnecté » (Le Sueur, 2012 : 152). Le gabarit et la forme des bateaux de commerce évoluent en conséquence : citons en exemple les *tjalks*, *baquets* ou *sabots de Charleroi*, longs de 19 mètres, larges de 2,06m et transportant jusqu'à 70 tonnes, halés depuis les berges de l'ancien canal de Bruxelles à Charleroi. Rapidement, ce gabarit est supplanté par les cours d'eau à 350 tonnes, avec lesquels arrivent les *spits* (*Freycinet* en France, plus généralement désignées sous le terme générique de « 38 mètres »), authentiques *péniches* halées⁷, adaptées aux dimensions des nouvelles écluses, longues de 38,5 mètres et larges de 5,05 mètres : « En bois et sans moteur [...] elle est l'héritière d'un bateau traditionnel flamand. Dans un paysage technique en pleine mutation, elle constitue l'élément type de stabilité et de continuité » (Le Sueur, 2012 : 156).



Borne de pierre bleue portant les traces de cordes de halage à hauteur de l'écluse n°15 sur l'ancien canal Bruxelles-Charleroi © Laurie Daffe, 2016

Petit à petit, certains de ces bateaux se voient équipés de logements modestes installés en leur milieu mais, dans une logique de rentabilisation de l'espace, il ne s'agit pas encore d'une tendance générale. La motorisation progressive des péniches changera radicalement la donne. En effet, face à l'essor des industries et à l'augmentation de leurs productions, mais aussi pour contrecarrer la concurrence menaçante du chemin de fer, la batellerie se spécialise et se motorise⁸ : elle fait valoir des frets plus réguliers de matériaux pondéreux, effectués sur de plus longues distances.

L'impact de la motorisation des bateaux sur la structuration des activités batelières est énorme : au vu du nouveau potentiel de vitesse acquis par la motorisation des bateaux et l'allongement des parcours qui en résulte, le secteur s'organise autour d'unités familiales et la maison à terre est définitivement abandonnée (Wateau, 1989 : 350). En réalité, à l'époque où le développement du chemin de fer et le transport de personnes via les lignes vicinales permettent petit à petit l'augmentation des distances entre le lieu de travail des ouvriers et leur lieu de résidence (Hanin, 2004 : 107), l'exact inverse se produit pour les bateliers.

C'est à partir du moment où les distances des frets s'accroissent effectivement que les bateaux de commerce voient s'adjoindre à leur statut d'outils de travail celui de maison. Le *roef* – logement, cuisine, salle d'eau, du marinier et de sa famille – ainsi que le *peak avant* – logement du matelot situé à l'avant du bateau – font leur apparition en même temps que les *automoteurs*, qui abandonnent leur enveloppe de bois au profit du métal : « Dans le secteur de la batellerie artisanale, la péniche incarne à la fois l'unité familiale, l'unité de production et l'unité de résidence. Elle est tout à la fois la maison et l'atelier » (Wateau, 1989 : 355).



Péniches sur l'ancien canal à l'Allée verte (Bruxelles), remblayé lors de la mise en service du nouveau canal. On peut voir que certains de ces bateaux sont équipés d'un petit abri, tandis que la barre franche ou le macaron sont installés à l'extérieur.

8. Fabienne Wateau date l'automotorisation des bateaux à 1890 (Wateau, 1989 : 352), ce qui concorde en effet avec l'invention du moteur à explosion, dès 1889 (Hanin, 2004 : 113).

9. Nous n'évoquons pas les Pays-Bas, qui représentent un cas à part, où l'habitat fluvial n'est pas considéré comme « non-conventionnel », tant le phénomène est ancien et répandu. En ce qui concerne la Flandre, nos données s'avèrent particulièrement lacunaires, mais de rares cartes postales datant du début du XX^e siècle représentent des « schark » (contraction de « schip », bateau, et « ark », barge ; coque sur laquelle une structure métallique ou en bois a été ajoutée pour l'habitation) à Gand.

10. Bateaux dont la forme rappelle celle des petits bateaux de commerce, mais dont la fonction principale et initiale est l'habitation.

11. A ce stade de la recherche, le bateau d'habitation le plus ancien dont nous avons pu retracer le parcours fut acheté et transformé en 1974.

12. Ou encore : « les d'â terre », voire « dater ». Expression utilisée par les marinières en opposition aux personnes « d'â bord », à savoir toute personne n'étant pas du métier : « Le « dater » est un peu au marinier ce que le gadjo est au gitan. » (Berg, 2016)

13. La grande majorité des bateaux d'habitation dont il est question ne naviguent pas, plus, ou uniquement pour les besoins de première nécessité (remplir les cuves d'eau, mise en cale sèche obligatoire...) bien que, paradoxalement, l'argument de la mobilité et de la liberté de mouvement prétendument permises par le bateau occupe tous les discours des fluviaux sans exception. Voir à ce sujet Daffé, 2012.

14. En 1960, 79 % de la flotte est motorisée ; 90 % en 1970 et 96,5 % en 1981 (Wijnakker, 1981 : 339).

15. Sur base de la recommandation (68/158/CEE) de la Commission européenne en date du 19 mars 1968.

Dès l'entre-deux-guerres, la batellerie artisanale connaît un nouvel enchaînement de restructurations qui mèneront notamment quelques années plus tard à la vente de bateaux de commerce à des personnes extérieures au métier, donnant naissance au phénomène d'habitat fluvial tel que nous le connaissons en Wallonie et à Bruxelles.

La précision géographique n'est pas superflue car, entendue dans son sens large et actuel, l'expression « habitat fluvial » désigne une diversité de logements flottants sur fleuves et canaux, stationnaires aussi bien qu'itinérants, spécifiquement conçus pour la plaisance saisonnière, la résidence à l'année, ou détournés de leur fonction initiale de commerce à des fins d'habitat permanent. Seule cette dernière catégorie est concernée par l'émergence du phénomène en Wallonie et à Bruxelles : alors que la Grande-Bretagne et la France⁹ produisent des « house-boats »¹⁰ en série dès la fin du XIX^e siècle (Roblin, 2008 : 58), il faut attendre les années 1970¹¹ à Bruxelles d'abord, en Wallonie ensuite (Ronquières, puis Ittre, Jambes...), pour que des *gens-d'à-terre*¹² élisent domicile sur l'eau.

En effet, le contexte de l'époque permet à la fois matériellement, spatialement – voire même culturellement – le développement de maisons sur l'eau, aménagées dans les cales de bateaux de commerce, installés à demeure¹³ en périphérie des centres urbains.

Cales disponibles et espaces vacants : les bases de l'habitat fluvial à Bruxelles et en Wallonie

D'une part, une importante quantité de cales est désormais disponible, inusitée ou en voie de destruction. Si le nombre de bateaux de commerce est au plus bas au sortir de la Seconde Guerre mondiale, des mesures fédérales destinées à compenser les dommages de guerre remettent rapidement les activités fluviales à flot (Espereux, 2006 : 112), apportant en passant un coup de neuf à la flotte, qui emprunte définitivement la direction de l'automotorisation¹⁴. Les *tjalks*, *sabots*, *baquets* et autres *péniches*, au tonnage médiocre et sans moteur, se trouvent irrévocablement déclassés et sont alors abandonnés le long des voies d'eau.

Trois événements auront cependant rapidement raison de ce renouveau : d'abord, l'essor du transport routier s'avère fulgurant et le transport ferroviaire se montre encore vivace, malgré les difficultés qu'il traverse. Qui plus est, les charbonnages ferment les uns après les autres, le pétrole ayant été adopté au détriment du charbon ; les activités sidérurgiques quant à elles ont été relocalisées au Nord du pays, auprès des ports maritimes (Hanin, 2004 : 182). Enfin, le coup de grâce est porté dans les années 60 par l'instauration de normes de standardisation répondant à de nouvelles prescriptions européennes en termes de sécurité et de technicité. Comme on le voit dans les commentaires du projet de loi visant à rendre obligatoire le « certificat de classification », les objectifs sont à peine cachés : il s'agit d'« assainir » la flotte qui « exerce une pression permanente et économiquement indésirable » (Sénat de Belgique, 13 novembre 1968)¹⁵ ; en d'autres mots, faire le tri pour doper la concurrence.

Ce sont surtout les bateaux de 38 mètres qui sont visés par cet assainissement, d'une capacité équivalente à celle des « cargaisons modestes de 200 à 500 tonnes » (Wijnakker, 1981 : 348), soit celles que s'accaparent alors les routiers. Entre temps, malgré qu'un bon nombre de bateliers ait pris le parti de passer à un tonnage supérieur afin de s'ouvrir au réseau rhénan (à 1.000 tonnes), « les frets tombèrent à des niveaux inférieurs à ceux de 1950, tandis que par suite de l'inflation galopante, les coûts du personnel, des réparations, du fuel, d'assurances, etc. augmentèrent par contre dans des proportions dramatiques » (Wijnakker, 1981 : 341).

Des grèves sont organisées en 1973 puis en 1975 car, « pour les particuliers, la situation devient rapidement intenable » (*ibid.*). Ces arrêts de travail débouchent sur un protocole d'accords entre les syndicats bateliers, le Ministère des Communications et la Fédération des Entreprises Belges (*ibid.*), dont l'une des mesures consiste en la mise en place d'incitants financiers pour la destruction des bateaux considérés comme désuets et/ou peu rentables, ainsi qu'une aide à la reconversion des bateliers désirant quitter le secteur. Ainsi, des primes sont octroyées aux bateliers qui acceptent d'envoyer leur bateau au *déchirage*, à savoir la destruction des papiers du bateau ainsi que « la mise à la ferraille intégrale de la coque du bateau » (Règlement (CEE) n° 1101/89 : article 5, 1).

Le succès¹⁶ que connaissent ces primes traduit moins un empressement à se débarrasser de cet outil de travail désormais déclaré vétuste, qu'une nécessité, en raison de la situation désastreuse du secteur. Tous les témoignages de marinières s'accordent en effet sur la violence symbolique provoquée par l'envoi du bateau au déchirage. Une alternative inattendue se dessine alors en filigrane, puisque des *gens d'à terre* se révèlent être des acquéreurs insoupçonnés... Par ailleurs, certains bateliers, bien que la corde au cou, privilégient cette option plutôt que de voir leur bateau détruit. Ce dernier est alors généralement cédé pour un montant équivalant à celui qui aurait été perçu avec la prime de destruction, soit 210.000 FB (5.200 € environ) dans le cas de Monsieur B. Mais d'autres bateaux, à quai depuis plus longtemps, partent pour une bouchée de pain : 50.000 FB (1.200 €), déclare P. (« Mais le moteur a claqué, on a dû le changer », regrette-t-il aussitôt), voire 4.000 FB (100 € !) seulement pour J. (« Il coulait. Au début on se relayait pour écopier. »).

Il est l'un des premiers à acquérir un baquet de Charleroi, abandonné depuis plusieurs années au Bassin de Batelage à Anderlecht, en vue de le transformer entièrement en habitation : « je vais te dire, franchement on n'embêtait personne. C'étaient des anciens quais de déchargement avec quelques bateaux de marinières à côté de la déchetterie à l'époque, on allait chercher des tas de trucs, mais y'avait personne pour venir nous emmerder » (Extrait de carnet de terrain, discussion avec J. par téléphone, septembre 2016). Un an plus tôt, l'un de ses anciens voisins me décrivait le même endroit en des termes similaires : « avant, là [désigne la friche de l'autre côté de la route], y'avait des Roms ou des gens du voyage, avec leurs caravanes. Puis après aussi tout un moment y'a eu Bruxelles Propreté ou je sais pas comment, avec les poubelles de la Ville » (Discussion avec M., Anderlecht, septembre 2015). Enfin, après Anderlecht, c'est à Ronquières que des amarres se posent ensuite, dans le bief inusité de l'ancien canal Bruxelles-Charleroi, abandonné en 1968 au profit du nouveau canal à 1.350 tonnes et de son célèbre plan incliné.

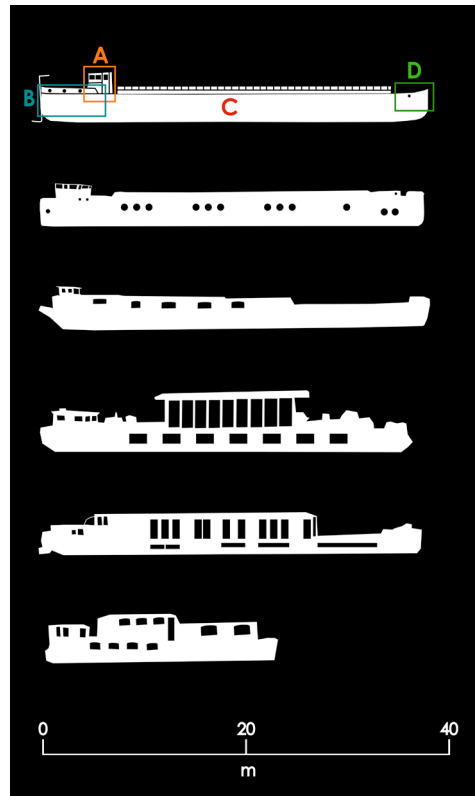


Bateaux d'habitation sur le bief 27 de l'ancien canal Bruxelles-Charleroi © Laurie Daffe, 2016

En effet, d'autre part, positionnés en premières et secondes couronnes des centres urbains, les fleuves incarnent alors, tout comme les usines ainsi que les terrains industriels qu'ils jouxtent, les séquelles du processus d'industrialisation. Espaces de relégation des indésirables désinvestis par les pouvoirs publics, ils sont dorénavant considérés « comme relevant d'un autre âge (promiscuité, pollution...) » (Hanin, 2004 : 161). C'est là, dans ces territoires autrefois centraux mais désormais désertés, que sont parqués les bateaux déclassés et que viennent s'amarrer des marinières à la retraite – bon nombre d'entre eux ayant mis fin à leurs activités de manière anticipée, autre mesure résultant des accords consécutifs aux grandes grèves.

Si le contexte s'avère on ne peut plus morose pour les marinières, il crée à l'inverse un terreau fertile pour l'émergence de nouvelles pratiques : de nouveaux occupants investissent les territoires fluviaux et héritent de cales vidées de leurs marchandises, livrées sans mode d'emploi, laissant alors toute la place à la réinterprétation des espaces, à la création de traditions ainsi qu'à la mise en œuvre d'imaginaires liés à la mobilité. Une véritable réinvention des usages et des formes du bateau

16. Fin des années 1980, on compte 539 demandes de déchirage, soit 93.348 tonnes de plus que la quantité initialement estimée pour endiguer la surcapacité de cales (Wijnakker, 1981 : 342).

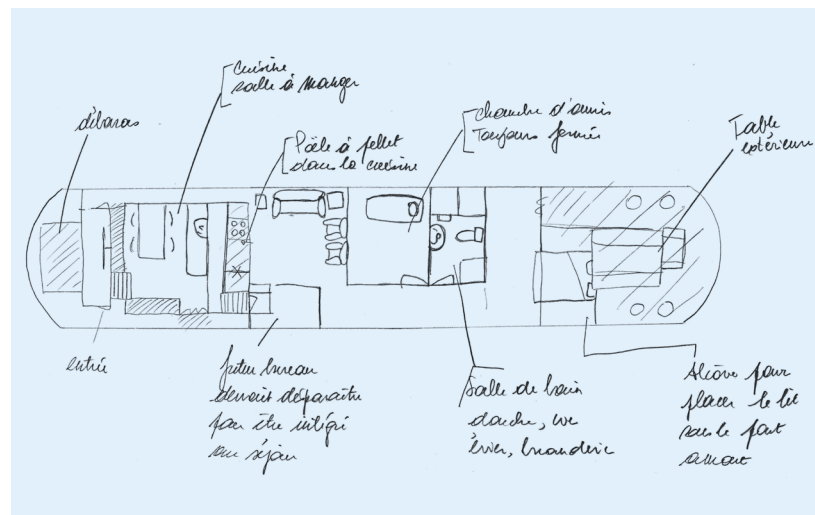


de commerce s'opère donc aux *marges* de la ville, « lieux vacants détournés ou appropriés » (Agier, 2015 : 31).

Le 38 mètres, d'outil à résidence...
En haut : bateau de commerce. A : marquise (cabine de navigation). B : roef, logement marinier. C : cales. D : Peak avant, logement. Suivent cinq exemples de transformations apportées à un bateau de commerce. Notez certaines superstructures plus élevées que la cabine de pilotage, rendant impossible toute navigation
© Laurie Daffe, schémas sur base de modèles existants

Transformations en marge des villes

Dans les mains de leurs nouveaux propriétaires, les bateaux permettent d'envisager jusqu'à 200 mètres carrés de surface habitable dans les anciennes cales des 38 mètres, le double lorsque l'auto-constructeur qu'est le nouvel occupant prévoit une structure en hauteur. Cette fraction de la flotte des 38 mètres (et moins) emprunte donc une orientation radicalement différente de celle du déchetage, s'approchant distinctement des berges, s'y accrochant définitivement. Les cales laissent entrevoir des tables de séjour et des chambres à coucher, plutôt que de renfermer des tonnes de sable ou de ferraille. Ainsi, ces bateaux se voient renouvelés dans deux de leurs composantes substantielles. D'une part, des transformations superficielles et profondes sont apportées à l'enveloppe physique et à la structure matérielle, sans qu'en soit généralement complètement modifiée la silhouette générale : perçage de la coque et des cales pour ajout de fenêtres et de hublots, suppression des écoutilles¹⁷ et construction d'une terrasse et/ou d'une superstructure plus haute que le *denbord*¹⁸, ablation, déplacement ou reconstruction de la *marquise*¹⁹, changement de la couleur extérieure... constituent les travaux les plus courants. Mais également : construction d'extensions du bateau à terre, telles que jardinets, pergolas, structures de stockage pour le bois, parkings...



Plan d'un ancien bateau de commerce transformé en bateau d'habitation (on peut y voir quelques intentions d'aménagements également) tel que représenté par son propriétaire, qui y vit seul. Source : données de l'auteur.

17. Panneaux destinés à protéger la cargaison.

18. « Bords verticaux de la cale, en haut de celle-ci et au-dessus de la coque. Ils reçoivent les panneaux d'écouille. » (Projet-Babel, Dictionnaire fluvial et batelier en ligne)

19. Cabine de pilotage.

En outre, les corps de métier traditionnellement sollicités à terre ne peuvent rien pour cette enveloppe d'acier qui se prête mal au prêt-à-porter et demande par conséquent de s'impliquer personnellement dans le réaménagement du bateau :

« Grande différence, à l'époque on faisait chacun notre bateau. Et alors on était chacun à travailler sur trois-quatre bateaux. Y'avait un truc à faire, on donnait un coup de main. Maintenant tu achètes un bateau, deux jours après tu vois plomberie générale, menuiserie, isolation... [...] Nos bateaux, les gens de notre époque et bien ils les connaissent jusqu'au moindre rivet parce qu'on a tout démonté pour traiter le truc, pour aller au chantier, certains plusieurs fois. » (Entretien avec J., Braine-le-Comte, octobre 2016)

Dans ce milieu presque exclusivement masculin, on apprend sur le tas, avec les voisins déjà installés et avec les amis recrutés pour l'occasion ; on mobilise les compétences acquises sur d'autres chantiers ou « dans une vie précédente » : « j'étais patron-plombier figure-toi avant de devenir pasteur », m'explique P., qui a acheté deux bateaux afin de les transformer en chapelle itinérante. Des hublots et des parquets sont récupérés sur les épaves voisines ; des radiateurs sont ramassés à la déchetterie d'à côté ; on s'échange jusqu'à des morceaux entiers de bateaux : « le mien [de bateau] n'en fait plus que 29 [mètres]. Ils l'ont recoupé pour mettre sur le JB [nom du bateau] sur l'autre rive. J'imagine qu'ils devaient se connaître » (Discussion avec T., Anderlecht, octobre 2015).

Les travaux sont réalisés sur les temps libres et se déroulent durant plusieurs années s'il le faut, notamment en fonction des rentrées d'argent. On vit d'abord dans l'ancien logement marinier – presque systématiquement conservé, et qui sert ensuite de débarras, de hall d'entrée ou de chambre d'ami – et ce jusqu'à ce que les pièces de vie soient terminées, ou en voie d'être finalisées. Certains habitants racontent avoir passé des hivers sans chauffage et sans isolation, et commençaient leur journée par dégeler l'eau des cuves... Aucun architecte n'est impliqué, les plans se font au fur et à mesure, en fonction des exemples vus ailleurs et des essais-erreurs des uns et des autres.

Des pratiques et savoir-faire en travaux

D'autre part, l'usage du bateau subit lui aussi des transformations, notamment en raison de la méconnaissance du nouveau propriétaire vis-à-vis de la batellerie et des gestes techniques associés. Ces tâtonnements donnent lieu à des tensions et incompréhensions entre anciens bateliers et nouveaux occupants, alors voisins. Tandis que ces derniers se présentent en sauveteurs et gardiens d'une tradition menacée, les premiers s'avèrent exaspérés par des comportements qu'ils jugent inconscients et amateurs, indignes de la profession (Daffe, 2012)... Une problématique qui fait bien évidemment écho aux travaux consacrés à la diffusion des innovations :

« Lorsque [l]es règles sont transmises de manière abstraite, sous forme de manuel, sans que la transmission s'accompagne d'une pratique partagée, des divergences d'interprétation émergent alors entre les participants. En d'autres termes, les règles ne transmettent jamais l'ensemble des éléments nécessaires à leur compréhension univoque ou à une « mise en actes » socialement partagée. » (Zeebroek, Decroly & Gosselain, 2009 : 58)

Ainsi, la navigation du bateau devient secondaire et occasionnelle, bien que centrale dans les motivations des *d'à terre* à acquérir une habitation flottante. Pourtant, la plupart d'entre eux ne possèdent aucun permis de navigation, voire – comme cela a été détaillé plus avant – aucun moteur. De même, les gestes simples et de base – tels que le réglage des cordages en fonction du débit, la nécessité de passer de l'antirouille de manière régulière, ou encore les règles de lestage du bateau – sont inconnus, exposant les occupants à une certaine insécurité et à la dégradation rapide de leur bien. En outre, en trop mauvais état, une partie de ces bateaux se retrouve malgré tout au déchirage ; d'autres, appelés « bateaux poubelles » ou « bateaux épaves » dans le milieu, flottent encore vaille que vaille...



Anciens bateaux de commerce peu entretenus et à l'abandon (rouille, cordages élimés, peinture écaillée...), sur la Meuse wallonne © Laurie Daffe, 2015

Pour autant, certaines pratiques issues du monde de la batellerie persistent malgré tout, comme l'emploi du vocabulaire technique pour nommer les différentes parties du bateau, ou la composition des *devises*²⁰ qui, aujourd'hui encore, suit des règles similaires à celles en cours dans la batellerie.

Mise en œuvre d'un droit à la ville ?

En périphérie des centres urbains, à l'écart des planifications de l'époque, ancrés sur un fleuve qui fait alors frontière, absents des réglementations, les nouveaux habitants fluviaux ont tout le loisir de *créer*. Le bateau de commerce devient le lieu de vie permanent d'individus qui n'ont aucunement l'intention de faire du fleuve leur métier, mais qui cherchent à *habiter* :

« Le truc, c'était de pas avoir à payer, à devoir, à être dépendant d'un propriétaire aussi. Et être dans la nature aussi. Avoir un truc à moi, j'en avais vraiment besoin. [...] Une petite maison, éventuellement, j'aurais eu envie. Mais je sais surtout ce dont j'avais pas envie, c'est d'emprunter de l'argent. Même que, à l'époque, c'était rien du tout hein, c'était faisable. À Bruxelles, t'avais tout à louer, tout à vendre. [...] Maintenant tu t'embarques dans un truc tu sais même pas si tu y arriveras. Et donc là je devais rien à personne. » (Discussion avec J., octobre 2016)

Il s'agit pour beaucoup de ces nouveaux habitants d'un positionnement avoué à l'encontre de la culture dominante, « en rupture avec le mode de vie standardisé » (Hanin, 2004 :193), fortement axé sur la propriété individuelle, largement facilitée au cours de ces années (1960-1980) comme le fait remarquer notre interlocuteur. Plus encore, acquérir un logement individuel constitue alors un véritable « rêve » pour de nombreuses familles de travailleurs (Hanin, 2004 : 140). Sur l'eau, quelle que soit leur profession ou leur origine sociale²¹, les fluviaux semblent eux aussi affirmer leur capacité à choisir leur lieu de vie et à devenir propriétaires, tout en refusant d'adhérer aux logiques de dépendances financières et de consommation de masse.

Pour certains d'entre eux, on peut s'avancer à affirmer qu'habiter sur l'eau devient, parmi d'autres options, un « moyen de création de richesse pour des personnes disposant souvent d'un capital culturel sans pour autant disposer d'un capital économique élevé, mais aussi comme un moyen de recomposer la quête de la communauté [...] » (Hanin, 2004 : 194). En d'autres termes, il s'agit à l'époque d'autant d'« espaces de résistance à l'exclusion » : « ce n'est pas seulement s'adapter à un contexte défavorable, c'est aussi s'engager de manière active dans un travail de redéfinition de l'espace et de mise en œuvre d'un droit que la société ne se donne pas les moyens de satisfaire » (Lion, 2015 : 200). Cette occupation immobile d'un espace de flux s'apparente à une manifestation, « une appropriation limitée de l'espace de mouvement » (Hanin, 2004 : 143) ; une revendication du droit à ville et, surtout, sa mise en œuvre (Agier, 2015 : 206).

20. Nom donné à un bateau. Il apparaît généralement de manière visible sur les fargues (haut de la proue).

21. Le nombre limité d'habitants fluviaux à cette époque et les maigres informations dont nous disposons à leur sujet ne permettent pas de dégager de profil socio-économique prédominant. Nos propres enquêtes dénombrent des ouvriers (manufacturier, mécaniciens), fonctionnaires, sans emploi, un maître-nageur, un astronome... À en croire cet habitant anderlechtois de la première heure, « y avait de tout. Quand je vois à Anderlecht, y avait un chauffeur de la STIB, un ingénieur civil, roh... [il réfléchit et ne semble pas se souvenir distinctement] Non... de tout. Et alors, un peu du milieu artiste [...] et des gens très chics, bien installés, classiques, mais qui vivaient dans des... plus simplement. » (Extrait du carnet de terrain, conversation avec B., Anderlecht, mai 2015).

Conclusion

En partant de la genèse de l'activité batelière, nous avons montré comment le bateau de commerce de petit gabarit se reconfigurait rapidement au cours de la période industrielle, jusqu'à être déclaré désuet aux yeux du secteur dans les années 1970. Ce contexte, maussade pour les bateliers, était à l'inverse particulièrement propice à l'émergence d'un phénomène initié par des individus venant d'à terre. Entre leurs mains, le bateau et ses usages ne cessent d'être reconfigurés, désormais dans une optique d'habitat fluvial permanent et fixe. Comme nous l'avons vu, cette option s'avère à l'époque aussi bien matériellement que spatialement réalisable mais, plus encore, « ce qui change, c'est le regard que les individus portent sur lui. Non pas parce qu'il apparaît soudain comme compatible et avantageux, mais parce qu'il laisse entrevoir une possibilité de réponse nouvelle à la situation du moment » (Zeebroek, Decroly & Gosselain, 2009 : 64).

De nos jours, l'histoire du bateau d'habitation suit son propre cours et continue d'évoluer. C'est quasiment une nouvelle page qui s'écrit depuis le début des années 90 : à nouveau, les villes se retournent vers leurs cours d'eau ; les projets de réhabilitation d'anciens sites industriels, « avec vue sur le canal » foisonnent, ce que Bernard Le Sueur nomme la *flurbanisation* (2012) :

« Les fronts de fleuve urbains, longtemps délaissés ou sous-utilisés, deviennent aujourd'hui des nouveaux lieux de référence dans la ville : nettoyés, réaménagés, débarrassés des fonctions subalternes qui les occupaient plus ou moins officiellement, [ils] revendiquent de nouveau la place qui leur avait été refusée par les évolutions urbaines de la seconde moitié du XX^e siècle. » (Gravari-Barbas, 2004 : 31)

Autrefois situés à la « marge », les logements fluviaux se retrouvent désormais au cœur de centralités convoitées. En quarante ans, leur nombre n'a cessé d'augmenter²², tout comme les prix à l'achat²³. Cause ou conséquence, le profil des habitants fluviaux change, des associations sont créées, les questions d'esthétique et de propreté prennent une place prépondérante dans les discours des fluviaux autant que des autorités, les architectes ainsi que des entreprises spécialisées font leur entrée sur ce qui devient un véritable marché...

Néanmoins, jusqu'à aujourd'hui, le statut-même de cet habitat reste flottant : mobile et privé, il occupe pourtant le domaine public de manière fixe et permanente, sans pouvoir prétendre aux droits qui protègent les logements à terre. C'est ce flou lui-même qui, de nos jours, contribue en partie à caractériser l'univers de cet habitat ainsi que son attrait, autant qu'il insécurise son futur.

Bibliographie

- AGIER M. 2015 - *Anthropologie de la ville*, Paris, Presses Universitaires de France.
- BERG C. 2016 - *Projet Babel. Histoire & Patrimoine des Rivières & Canaux*. Dictionnaire fluvial et batelier, en ligne (<http://projetbabel.org/fluvial/lexique.htm>).
- DAFTE L. 2012 - *D'à bord, d'à terre. Habiter entre deux eaux. Approche ethnographique des bateaux-logements namurois*, Mémoire de fin de master en anthropologie, Louvain-la-Neuve, Université Catholique de Louvain, en ligne (https://www.uclouvain.be/cps/ucl/doc/iacchos/documents/Working_paper_Laurie_Daffe.pdf).
- DERYCKE M. 2003 - "Les graffitis bateliers: empreintes, suspensions... nomination", *Langage et Société*, 103 (1), 79-115.
- EDGERTON D. 2006 - *The shock of the old*, London, Profile Books.
- ESPREUX R. 2006 - *Peau de bois, peau d'acier. Histoire d'un marinier du XX^e siècle*, Turquant, Cheminements.
- GRAVARI-BARBAS M. 2004 - "La conquête d'une nouvelle frontière: réinvestissement symbolique et requalification fonctionnelle des fronts de fleuve urbains", *ESO Travaux et documents*, 22, 31-39.
- HANIN Y. 2004 - *Mutations spatiales et recompositions territoriales. Les processus territoriaux dans le cas de Court-Saint-Etienne*, Louvain-la-Neuve, Presses Universitaires de Louvain.
- LE SUEUR B. 2012 - *Navigations intérieures. Histoire de la batellerie de la préhistoire à demain*, Grenoble, Glénat.
- LION G. 2015 - *Incertaines demeures. Enquête sur l'habitat précaire*, Paris, Bayard.

22. La liste d'attente pour obtenir un emplacement à Anderlecht est longue de plus de trois ans. En Wallonie, le SPW reçoit en moyenne une à deux demandes d'emplacement de longue durée par jour ; il faut attendre pas moins de deux ans pour recevoir une réponse à cette demande. Nous n'évoquons pas ici les stratégies mises en place par les demandeurs pour accélérer les procédures ou pour contourner les règlements de stationnement.

23. A titre indicatif, il faut maintenant compter en moyenne 50.000 € pour une péniche de commerce (et donc non aménagée) « bon marché », deux fois plus pour effectuer les transformations, et jusqu'à quatre fois plus pour acheter un 38 mètres déjà transformé en habitation. A cela s'ajoutent les frais d'entretien annuels (peintures, anti-rouille...), les mises en cale sèche obligatoires... Qui plus est, à moins d'être en mesure d'hypothéquer un bien à terre ou d'avoir des rentrées suffisantes que pour contracter un prêt personnel, aucune banque n'octroie de crédit pour l'achat d'un bateau d'habitation, qui n'est pas un bien immobilier. Les stratégies de financement sont diverses (prêts auprès de proches, économies personnelles, vente d'un bien à terre...).

- MASSON O. 2008 - *L'architecture moderne à l'épreuve de l'exclusion*, Bruxelles, ATD Quart Monde, en ligne (<http://www.atd-quartmonde.be/L-architecture-moderne-a-l-epreuve.html>).
- OLIVIER DE SARDAN J.-P. 2008 - *La rigueur du qualitatif. Les contraintes de l'interprétation socio-anthropologique*, Louvain-la-Neuve, Academia Bruylant.
- ROBLIN L. 2008 - "Petite histoire des houseboats. Maisons sur l'eau et roulottes flottantes", *Fluvial*, 181, 58-61.
- WATEAU F. 1989 - "Gens de l'eau. Structure familiale de la batellerie artisanale du nord de la France", *Ethnologie française*, XIX (4), 350-361.
- WIJNAKKER R. 1981 - *Gestion des entreprises pour satisfaire les besoins de transport. Transports Fluviaux de marchandises*, Madrid, Symposium international sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports. Rapports introductifs et synthèse, 340-363.
- ZEEBROEK R., DECROLY J.-M. & GOSSELAIN O. 2009 - "Casseroles, légumes et Halloween. Une approche multiscalaire des phénomènes de diffusion", *Techniques et cultures*, (51), en ligne (<http://tc.revues.org/4586>).

Pour citer cet article :

Laurie Daffe

" Trente-huit mètres sur cinq. Genèse du logement fluvial à Bruxelles et en Wallonie", *Uzance* N°5, 2016, 35-44

URL : <http://www.patrimoineculturel.cfwb.be/index.php?id=15483>