

AMPHIBIES

*Une ethnographie des modes de vie
des habitants de bateaux-logements en Wallonie et à Bruxelles*



Laurie Daffe

Thèse présentée en vue
de l'obtention du grade
de Docteur en Sciences
Politiques et Sociales

AMPHIBIES

*Une ethnographie des modes de vie des habitants de bateaux-
logements en Wallonie et à Bruxelles*

Laurie Daffe

FEVRIER 2019

Thèse présentée en vue
de l'obtention du grade
de Docteur en Sciences
Politiques et Sociales

Université catholique de Louvain
Faculté des sciences économiques, sociales et politiques
Laboratoire d'Anthropologie Prospective

Promoteurs :

Alain Reyniers (UCL)

Anne-Marie Vuillemenot (UCL)

Président de jury :

Olivier Servais (UCL)

Jury :

Nicolas Bernard (UCLouvain Saint-Louis)

Stéphanie Brulé-Josso (UBO ; U. Rennes 2)

Vincent Kaufmann (EPFL)

Yves Hanin (UCL)

AMPHIBIE *adj.* : Du grec ancien ἀμφίβιος, *amphíbios* (« qui vit dans deux éléments »). **1. ZOOL.** Qui possède la faculté de vivre sur la terre et dans l'eau. **2. MILIT.** Véhicule qui peut franchir des cours d'eau par ses propres moyens. Opérations militaires faites avec des moyens terrestres et maritimes combinés. **3. PAR METAPH.** Qui présente un double caractère, équivoque.

WIKTIONARY – TLFi

Remerciements

"If I were a Kula trader, I'd be a very bad one, as I've received a lot of gifts and accumulated a lot of debt that I can probably never repay."

Shannon Lee Dawdy, *Patina*, xi

Indispensables à la réalisation de cette thèse, mes remerciements vont avant tout à Yvon, Richard, Gerd, Bernard, Bruno, Laurence, Fred, Jacques, Philippe,... mais aussi à tous les membres de DHAFE et de l'Association des Habitants du Fleuve de Wallonie, à Messieurs Delprat et Ledent (Port de Bruxelles et SPW), ainsi qu'à toutes les habitant.e.s rencontré.e.s sur le terrain entre 2011 et 2018. Qu'ils et elles soient assuré.e.s que, dans ces pages, j'ai veillé à prendre le plus grand soin de la confiance, de l'intérêt, de l'amitié qui m'ont été confiés et de tous les moments que nous avons partagés.

Merci à Alain Reyniers qui, dès le mémoire de Master, m'a suivie dans mon parcours de recherche en tant que promoteur. Il m'a encouragée à approfondir le potentiel du sujet sans douter de sa pertinence et m'a toujours témoigné sa confiance. Au-delà des discussions autour d'un boudin-compote, je suis aussi reconnaissante pour l'autonomie qu'il m'a laissée tout en m'aidant à orienter mes travaux lorsque ce fut nécessaire.

Depuis le début de mon cursus en anthropologie, Anne-Marie Vuilleminot, copromotrice, m'a donné le goût du terrain. Je tiens à la remercier pour sa disponibilité, ses recadrages en cours de route, mais aussi pour ses relectures minutieuses et critiques. Toute ma gratitude également à l'égard de son empathie et de sa bienveillance qui ont permis d'apporter de la sérénité à ce parcours de thèse.

Je remercie Yves Hanin d'avoir soutenu ma candidature pour la bourse qui a financé cette recherche, de l'avoir accompagnée en tant que membre du comité et du jury. Mais aussi, de m'avoir donné l'opportunité de présenter mes travaux dans le cadre de ses enseignements, que j'ai moi-même suivis et qui ont indéniablement influencé cette thèse.

Egalement membre du comité d'accompagnement, que Chloé Salembier soit remerciée tout particulièrement pour ses apports en matière d'anthropologie de l'habiter et pour m'avoir permis de prendre part au séminaire *Uses&Spaces*.

Nicolas Bernard a répondu présent à chacune de mes sollicitations depuis le début : questions sur la législation, intervention radiophonique, discutant lors d'une conférence avec les habitants du fleuve,... Par ce biais, il s'est aussi retrouvé en partie impliqué dans le terrain de l'habitat fluvial. Je tiens à le remercier pour ce précieux soutien.

Ce travail a grandement bénéficié de l'accueil, du dynamisme et de l'expertise de l'équipe de recherche du LASUR (EPFL). Ma reconnaissance va particulièrement à Vincent Kaufmann, membre du jury, et Luca Pattaroni, pour avoir accepté que j'y réalise un séjour et s'être rendus disponibles pour lire, écouter, et discuter mes travaux.

Merci à Stéphanie Brulé-Josso d'avoir partagé sa très belle thèse et de m'avoir directement proposé son aide face à d'éventuelles questions. Merci d'avoir accepté de faire partie du jury si peu de temps après les premiers contacts.

Cette thèse a également bénéficié des conseils, aides et encouragements de différentes personnes, que je tiens à remercier nommément. Sarah Barthélemy et Yannicke de Stexhe, doctorantes UCL, m'ont guidée sur la thématique des masculinités. Ghazaleh Hagdad Mofrad, Tommy Daffe et Quentin Letesson ont ému leur patience en retranscrivant des kilomètres d'entretiens. Marie-Thérèse Lizen a traqué les coquilles de syntaxe et d'orthographe (sauf là où je n'en avais pas encore écrit). Bérénice Goffin m'a simplifié la vie d'un point de vue logistique et administratif (entre autres). Olivier Delaive m'a énervée mais m'a forcée à faire mieux.

S'il y a bien des personnes qui m'ont inspirée, ce sont mes collègues du LAAP et du LASUR. Si j'ai pris autant de plaisir à mener cette recherche, c'est grâce à chacun d'entre eux, chacune d'entre elles, et plus particulièrement Guénaëlle, merveilleuse rencontre de cette aventure et complice de A à Z, mais aussi J-F, irremplaçable acolyte. Impossible d'oublier Valentine, Maëlle, Anaïs, Hélène, Thibault, Justine, Jérémie, Julie, Séverine, Anne, Caroline,... tout autant que Claire, Armelle, Marc-Antoine, Caroline, Dominic, Guillaume, Lesslie, Derek, Yann, Fernando, Emmanuel,... Qu'est-ce qu'on s'est marrés !

Quentin, mon binôme. Partenaire inestimable. Cette thèse est immanquablement empreinte de nos débats à brûle-pourpoint, de ses suggestions de lecture, de ma découverte du métier qui le passionne. Pour s'être prêté au jeu du terrain, pour ses coups de main, ses innombrables relectures, ses encouragements, sa patience, sa foi en ma personne, en mon travail, en nos projets,... ma reconnaissance est incommensurable.

De nombreux clins d'œil et hommages à ma famille sont disséminés dans ces pages. C'est qu'elle m'a inspirée dans l'exploration des (im)mobilités et des accroches au terroir, dans lesquelles j'ai été élevée (au sens noble du terme). Pour m'avoir toujours encouragée dans mes choix et soutenue dans mes convictions, merci à mes parents, à mes sœurs et à mon frère, ainsi qu'à mes grands-parents.

Je recommande sans réserve à toute personne désireuse de réaliser une thèse tout en gardant son intégrité physique et psychique de s'entourer d'amis et d'amies comme Alix, Mathieu, Clarisse, Fanny, Laurent, Nora, Claire et Mégane, ou encore de fidèles potes comme celles et ceux du Certino (d'ailleurs, merci JP pour la découverte de la navigation), de la chorale et de mon compagnon. Une chouette belle-famille y contribue aussi largement. L'excellent travail de Mme Aquino-Benitez n'est pas à négliger non plus.

Enfin, les pages qui suivent ont été écrites dans la quiétude de différentes maisons, flottantes ou non. Merci à leurs propriétaires – Jacqueline et Philippe, Christiane et Jean-Jacques, Catherine et Martin, Mme et Mr de Valensart, Richard et enfin Yvon – de m'en avoir confié les clés et de m'avoir permis de m'y sentir comme chez moi.

Avec toute ma sincérité et ma reconnaissance, merci de m'avoir accompagnée tout au long de ce parcours de recherche. Chacun, chacune, vous avez véritablement contribué à l'accomplissement la présente monographie. Vous y êtes toutes présentes ; vous en faites tous partie.

Table des matières

PROLOGUE. PÉRÉGRINATION HORIZONTALE.....	13
INTRODUCTION	43
PARTIE I. SOURCES	57
1. Cadre et cheminement d'une étude sur l'habitat fluvial contemporain	59
1.1. Itinéraire préliminaire	59
1.2. Ceci n'est pas une fiction : se situer	61
2. Outils et embuches de l'enquête.....	65
2.1. Début de l'implication et déclic de l'encliquage à Anderlecht	65
2.2. Extension des horizons en Wallonie	68
2.3. Approfondissements et expérimentation au cœur de l'objet	70
PARTIE II. COURANTS	77
1. La navigation intérieure et les gens du fleuve en Europe du Nord.....	79
1.1. ... objets rares de l'anthropologie.....	79
1.2. Professionnels des fleuves et des mers	83
1.3. Navigations contemporaines et « voyages extraordinaires »	84
2. D'une approche terrestro-centrée à l'anthropologie des entre-deux.....	86
2.1. Penser l'eau : de l'objet poétique à H ₂ O	86
2.2. Avec et à travers l'eau, dans la profondeur du fleuve.....	87
3. Pratiques et imaginaires d'habitations déroutantes	91
3.1. Sur la route : expériences automobiles.....	91
3.2. « Big wheels keep on turning, carry me home to see my kin »	92
3.3. Architectures mobiles, non conventionnelles et sans architecte	93
4. La forme à l'épreuve des usages, des circulations et du temps.....	96
4.1. Du logement à la cohabitation des « formes d'être ».....	96
4.2. « Pour la forme » : ce qu'elle « dit », comment elle se « laisse voir ».....	98
4.3. Changements et mouvements dans la longue durée	101
PARTIE III. IMMERSION	107
1. Vues d'à terre.....	110
1.1. Superstructures : le phénotype	110
1.2. Plat-bord et entrées : embarquer, circuler, débarquer	112
1.3. Fenêtres : voir sans être vu.....	121

1.4.	Coque : le génotype. Origines, évolutions et mutations.....	127
1.5.	Acier : alliages, rouille et dérouille.....	135
1.6.	Devises : le résonateur	147
1.6.1.	<i>Maintenir le nom ou le changer, s'inscrire dans la continuité</i>	147
1.6.2.	<i>« Elle s'appelle Céleste ». Le cadre, l'image et la parole</i>	160
2.	Point de vue d'à bord.....	168
2.1.	Sans cave ni grenier : la triade fondamentale de la maison flottante.....	168
2.1.1.	<i>Rouf arrière.....</i>	169
2.1.2.	<i>Marquise</i>	185
2.1.3.	<i>Salle des machines</i>	200
2.2.	Couloirs et escaliers, portes d'entrée vers l'intimité.....	229
2.2.1.	<i>Circulez ! Y'a tout à voir</i>	229
2.2.2.	<i>Ménages, emménagements et déménagements</i>	236
2.2.3.	<i>Trois axes</i>	243
2.3.	Cuisine, salle à manger, salon : ce que le temps fait à l'usage (et inversement).....	244
2.3.1.	<i>Voir et se laisser voir, le jeu des apparences</i>	244
2.3.2.	<i>Des scènes qui « fluent » dans les séjours.....</i>	247
2.3.3.	<i>Décoration, ordre, propreté : l'habit(ation) ne fait pas le moine</i>	248
2.3.4.	<i>Sur l'eau, pas de hiérarchie sociale ?.....</i>	253
2.3.5.	<i>Des séjours à l'épreuve du temps.....</i>	257
2.3.6.	<i>Le choix du bois dans un environnement amphibie</i>	266
2.4.	Chambres, salles de bains, bureaux : nature, sécurité et mobilité	270
2.4.1.	<i>« Vivre le fleuve » : canards et Canard-WC, proximité vs trophée</i>	272
2.4.2.	<i>Les lieux du jour et de la nuit : multiplication et individualisation</i>	280
2.4.3.	<i>Les chambres et le sommeil : en veille.....</i>	283
PARTIE IV.	CONFLUENCES	287
1.	Demeurer à quai : une mobilité ancrée	289
1.1.	Isthmes : accroches professionnelles, liens sociaux et ancrages familiaux.....	289
1.2.	Houle : les voisinages, pas vraiment un fleuve tranquille	296
1.2.1.	<i>D'à bord : l'eau amplifie les cons... mais aussi la solidarité</i>	296
1.2.2.	<i>D'à terre : sous les fenêtres du « plus grand nombre »</i>	301
1.3.	Roms, immigrés, nomades : on est toujours le mobile de quelqu'un	308
1.3.1.	<i>Les fronts d'eau : interstices créatifs en changements</i>	311
1.3.2.	<i>Persister dans l'installation : détournements pirates sur une surface de transport et de mouvement.....</i>	315

1.3.3.	<i>Le batelier, Popeye et Haddock de fleuves authentiques</i>	323
1.4.	Ile : « chez soi », une tranquillité menacée, un territoire à préserver	328
2.	Mouvements en pratiques : habiter la profondeur d'un espace mobile ...	337
2.1.	Demeurer en mouvement.....	337
2.2.	Le moteur du déplacement.....	340
2.3.	Vitesse, rythmes et route : la navigation, une promenade	344
3.	Circuler de main en main	355
3.1.	Apprentissage de la navigation et transmission	355
3.2.	La transaction monétaire, condition de circulation dans le temps	360
3.2.1.	<i>Le bateau marchand : circulation et transaction monétaire</i>	361
3.2.2.	<i>Le bateau patrimoine : mises en valeur narratives et continuités biographiques.....</i>	363
3.2.3.	<i>Le bateau investi : l'argent « marqué »</i>	365
3.2.4.	<i>Le bateau menaçant : l'injustice de l'héritage de forme non conventionnelle</i>	367
3.2.5.	<i>Le bateau circulant : la pacification par la métrique commune</i>	371
CONCLUSIONS.....		375
BIBLIOGRAPHIE		391
LEXIQUE.....		405



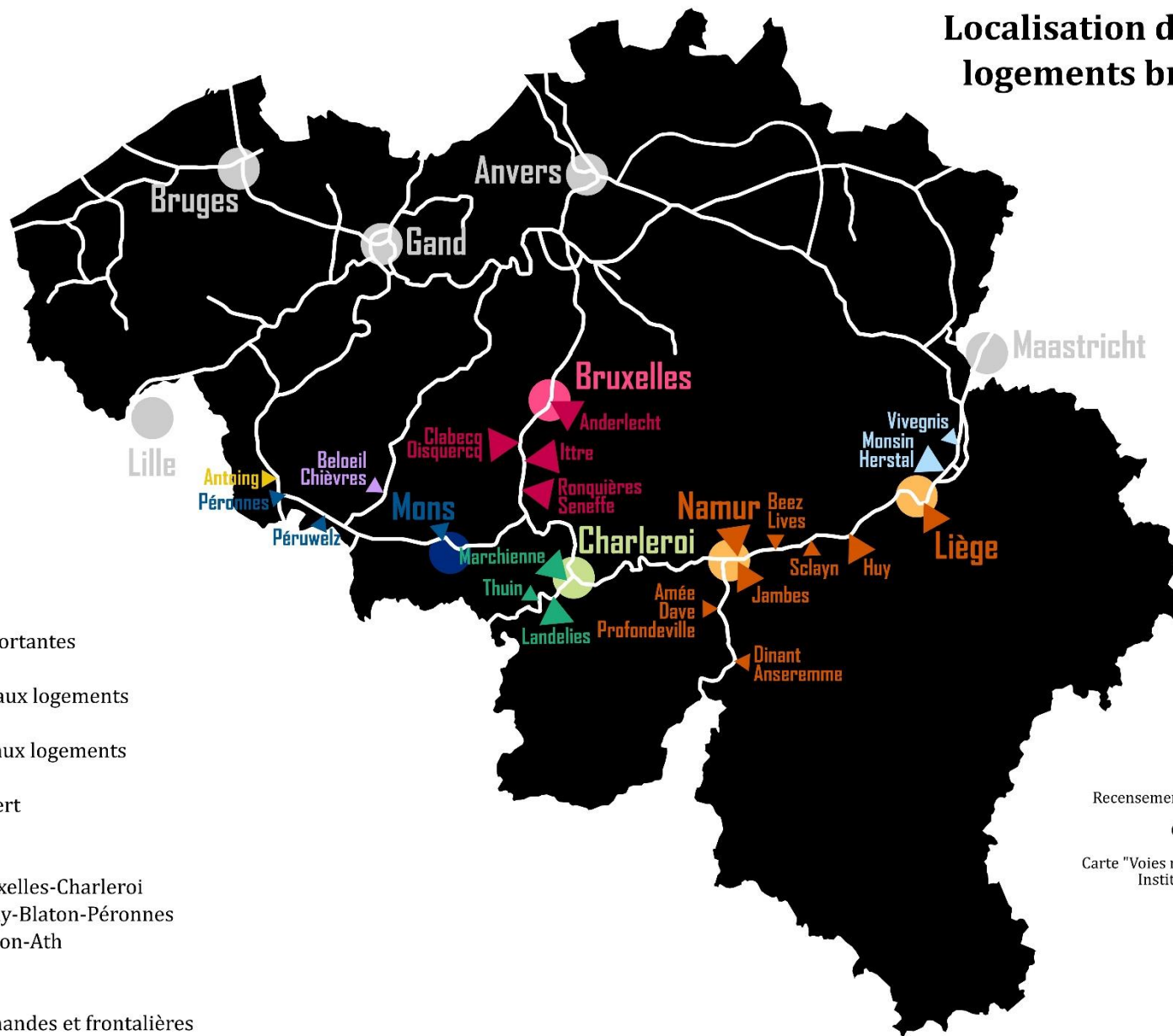
Sauf mention contraire, tous les plans, dessins et photos de cette monographie sont de l'auteur.

PROLOGUE. PÉRÉGRINATION HORIZONTALE

Localisation des bateaux logements bruxellois et wallons

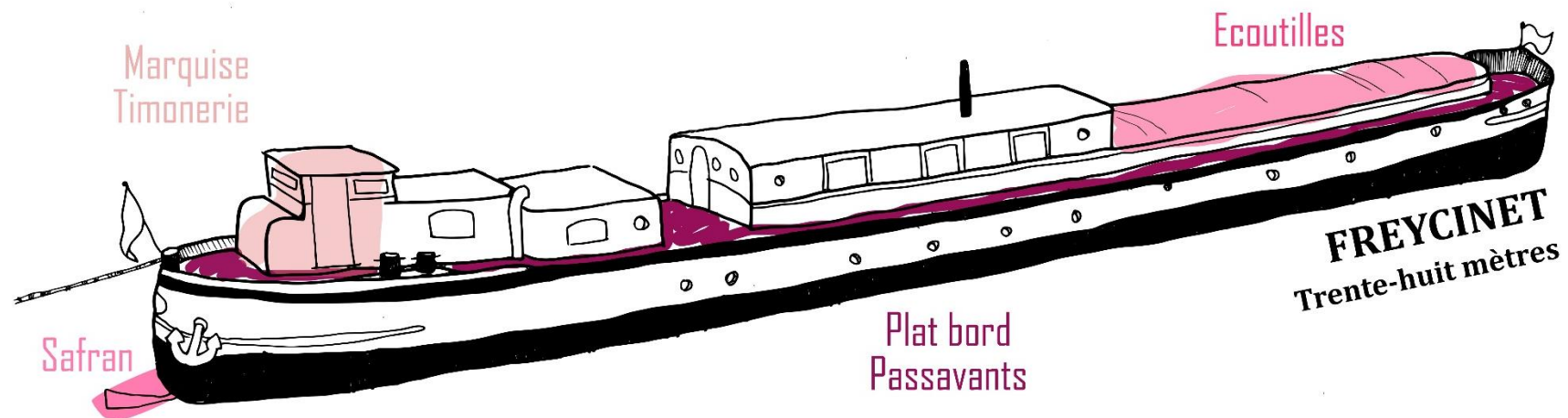
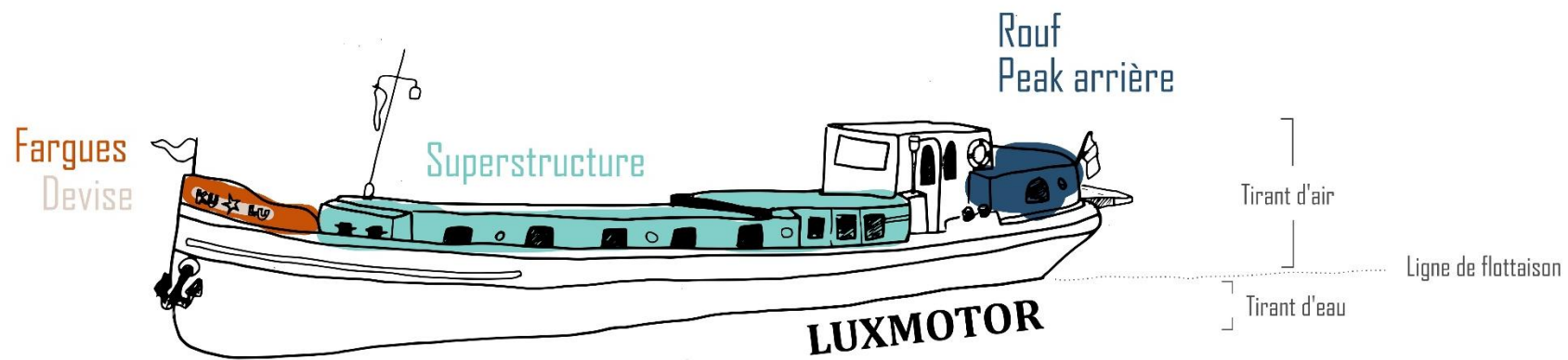
Légende

- Villes importantes
- ▲ 3-10 bateaux logements
- ▲ > 10 bateaux logements
- ▲ Canal Albert
- ▲ Meuse
- ▲ Sambre
- ▲ Canal Bruxelles-Charleroi
- ▲ Canal Nimy-Blaton-Péronnes
- ▲ Canal Blaton-Ath
- ▲ Escaut
- Villes flamandes et frontalières



Sources

Recensement personnel (2014-2018)
 Google Maps (2014-2018)
 Carte "Voies navigables belges" (2009),
 Institut Géographique National



« Un canal, c'est pour les bateaux. Ici, c'est le Canal du Centre, il est vide. Un canal sans bateaux, ça ne tient pas la route [rit]. C'est le cas de le dire ! » (14-10-2016). Pareil à lui-même, Claude ne peut s'empêcher de commenter les déboires d'un couple de voisins amarré sur la rive d'en face, à moins d'un kilomètre avalant¹. Comme pour des dizaines d'habitants du fleuve, quelques semaines après leur arrivée sur leur lieu d'amarrage permanent, une pétition du voisinage d'à terre* visant à les déloger leur est adressée :

C'est un bateau qui est super bien entretenu, très beau, qui de temps en temps reçoit des gens, mais c'est pas la grosse nouba et voilà... Donc y'a des gens qui sont venus rouspéter. Mais en même temps il a dit : écoutez, y'a des bittes d'amarrage là, donc les bittes d'amarrage c'est pour quoi ? Et alors, petit à petit, il s'est posé en disant : le canal, c'est pour les bateaux. Il a du bagout. Enfin, lui et sa femme. Maintenant, malheureusement, ils sont séparés. Mais là, il a dit : j'y suis ! Et ça a marché...

Il marque une pause dans son récit pour se concentrer sur le verrouillage de la serrure de la petite porte de bois qui referme son 38 mètres*, le bien nommé « Galapiat ». En parlant de bateau bien entretenu, celui-ci n'est pas en reste. Les peintures minutieusement

choisies et posées témoignent de la méticulosité, du soin et du savoir-faire de Claude à l'égard de son bateau : noir jusqu'à la moitié des bordailles*, blanc cassé sur l'autre partie – que le jaune des moustaches* vient trancher à l'étrave* et sur la poupe* – jusqu'au plat-bord*, blanc lui-aussi. Sur toutes les arêtes : du bleu cobalt, assorti aux volets extérieurs des fenêtres de la timonerie* et du rouf*. Les fenêtres de la superstructure d'habitation* (blanche, jaune et couverte d'un toit rose lie-de-vin) ainsi que les hublots de la coque, quant à eux, ont été laissés dans la couleur de leurs matériaux d'origine, le bois et le cuivre.

Avant de retirer complètement la clé du barillet, il s'assure que j'aie bien emporté de quoi noter, cahier et stylo qui, en balade, s'avéreront finalement moins utiles que l'enregistreur. Durant celle-ci puis de retour au bateau, ce seront plus de quarante ans d'habitat fluvial à Bruxelles et en Wallonie qui seront parcourus et résumés. Contacté quelques jours plus tôt en lui faisant part de mes difficultés à retracer la genèse du phénomène en Belgique francophone, Claude accepte volontiers de partager sa longue expérience d'habitant du fleuve et me donne rendez-vous sur le Galapiat, que je connais depuis quelques mois déjà. Au cours de la promenade que nous nous préparons à entamer, il me lance : « Bon, je parle d'un truc, je parle d'autre chose et je sais plus

¹ Ces astérisques renvoient à un lexique en fin d'ouvrage.

de quoi je parlais. Et tu vois, avec moi, je dis pas qu'il faut me suivre mais si on va d'ici au bateau et beh j'irais par-là et par-là et on reviendrait dans 4 heures ! ». Pourtant, aussi sinueux que soit l'itinéraire emprunté, nous ne nous éloignerons jamais du bateau d'habitation, point de départ et point de chute qui occupera toute la discussion ainsi que la présente monographie.

En 1974, Claude fait l'acquisition de sa première péniche à Anderlecht – la première d'une série de six – dont il transforme entièrement les cales pour y habiter. De son avis, il est l'un des premiers « d'à terre »* (avec son ami et voisin hollandais qui a maintenant débarqué), à s'installer de manière permanente dans un bateau à Anderlecht, ce qui en fait probablement le plus vieil habitant belge francophone de bateau-logement (« Pas en âge hein, en temps sur l'eau ! », précise-t-il). Mais en ce matin de novembre et depuis la fin de l'été, c'est au pied du célèbre plan incliné de Ronquières² que le Galapiat est amarré.

Comme chaque année depuis 25 ans maintenant, Claude navigue durant la belle saison, avant de rejoindre le Canal du Centre pour l'automne. Il y stationne plusieurs semaines : « comme ça, je reste encore un peu

dans le mouvement, je vois les bateaux descendre à l'ascenseur, je sens les bateaux passer » (11-10-2016). Le Galapiat s'apprête à hiverner mais, sur le grand canal, il continue à bouger, à dodeliner pour précéder l'arrivée d'un grand gabarit, à crisser après son passage, à refléter sur le plafond en marbrures lumineuses les ondolements hypnotiques de l'eau du fleuve. Les remous que laissent dans leur sillage les bateaux de commerce à grands gabarits* servent parfois de pendule à Claude ; les gargouillis de son 38 mètres ondulant à chacun des passages, le grincement des amarres sous tension et l'écho du gouvernail mal fixé résonnant en cadence sur la coque, le tirent souvent de sa sieste quotidienne.

Dans le Bief* de l'écluse 27 où il possède un emplacement de longue durée, « il fait un peu plat », regrette-t-il. Sur ce tronçon de l'ancien canal Bruxelles-Charleroi à 300 tonnes* (voir « gabarit »*) s'est graduellement établi depuis sa fermeture en 1958³ un « village » de bateaux (28 à l'heure actuelle) habités de façon permanente. Deux écluses manuelles⁴ les séparent du cours d'eau à 1350 tonnes. Les deux dernières en fonction sur cette section, rarement exploitées cependant :

² Ascenseur à bateaux mis en service en 1968 (qui fête donc cette année son cinquantième anniversaire), permettant aux bateaux de franchir un dénivelé de près de 70 mètres.

³ Avec la mise en service concomitante d'un nouveau tronçon à 1350 tonnes reliant Seneffe à Ronquières.

⁴ Ecluses 28 et 27 (dans l'ordre montant* depuis le Grand Canal).

Tu le sais : des gens qui habitent des bateaux, c'est pas un sur dix, c'est pas un sur vingt qui bouge. Au maximum c'est un sur dix. Mais tu vois ici, j'ai deux petites écluses à passer. Quand je rentre, et bien ils [les éclusiers] doivent descendre un peu d'eau, mais y'en a [des voisins du bief] qui rouspètent parce que leur passerelle se met un peu comme ça [main en oblique], et ça descend de 6-7 cm⁵... Enfin tu vois le truc ? [...] Moi je le répète chaque fois : sur un bateau, y'a des gens d'appartement et y'a des gens de bateaux. Même dans ceux qui bougent pas, et ben tu peux *sentir* [marque une pause comme pour appuyer le terme] le bateau. Mais tu vas pas faire une crise parce que l'eau descend... Ça, j'avais quand même raconté à une réunion [de l'association du Bief de l'écluse 27]. Je l'avais quand même dit, [ironique] parce qu'un bateau ça peut pas bouger ici dans le bief, ça doit être bien enraciné ! Comme des algues : si ça bouge, c'est dérangent [rit].

Pour notre part, nous venons de nous mettre en route, empruntant le chemin de halage vers l'aval en direction d'Ittre et passant devant les péniches voisines – le Mars, le Beauté et, sur l'autre rive, le Qula. Toutes sont des 38 mètres habitées, ce que les nombreuses fenêtres dans la coque ou les structures rehaussées laissent deviner. Chemin faisant, Claude énumère ses activités hebdomadaires : trois fois par semaine à la piscine de Braine-le-Comte et une fois par semaine dans une fanfare

à La Louvière. Deux villes situées à respectivement 7 et 15 kilomètres de Ronquières, qu'il parcourt dans sa camionnette Renault Trafic bleue rouillée, relique de l'un des nombreux métiers qu'il a exercés, brocanteur.

« Je suis un jeune retraité de 65 ans, vois-tu. [...] A peu près la moitié du temps je me suis occupé des bateaux dans lesquels je vis. Et donc voilà une vie bien active ! ». Une vie au cours de laquelle il a également été chauffeur de poids lourds, moniteur de cirque à Uccle, vendangeur dans le Sud de la France, accessoiriste dans une Haute Ecole d'arts, ouvrier du bâtiment, et enfin maître-nageur dans la commune dont il est originaire, une proximité qui lui importe : « Alors quand je me suis présenté [comme maître-nageur], on était trois et j'ai dit : je suis natif de Braine-le-Comte ! [...] Quand on engage quelqu'un, on aime bien qu'il soit du coin. Si tout le monde avait un boulot près de chez soi, enfin pas tout-le-monde-tout-le-monde, mais ça ferait des trajets en moins, on soutiendrait sa commune. »

A l'instar d'une grande partie des habitants de bateaux-logements de Belgique francophone, bien qu'il ait vécu une partie de sa vie à Bruxelles (notamment à Anderlecht) et à l'étranger, Claude est revenu habiter sur

⁵ En raison du transfert d'eau entre les deux sas.

le Galapiat dans sa commune natale il y a vingt-cinq ans... Pour autant, il trouve que d'autres communes avoisinantes sont beaucoup plus dynamiques que celle où il a choisi de poser ses amarres :

Ce qu'il se passe à Braine-le-Comte, et ben ce sont des vieux buveurs évidemment. Et des Bruxellois, et c'est pas toujours les plus comiques. Ils sont dans un quartier où ils sont quatre-vingts les mêmes, et ils font leurs courses à Drogenbos. C'est ça qui est dommage, tu vois. Et alors ils sortent à Bruxelles pour le théâtre, le cinéma. Moi j'aime beaucoup La Louvière. [...] Ce sont des endroits où il se passe beaucoup de choses ; y'a des comédiens qui viennent à Bruxelles qui passent par là aussi.

Le temps de nous esclaffer à la vue d'une scène insolite (passent en convoi*, deux barges de commerce, l'une baptisée « Cap'tain » et l'autre « Flam »), nous bifurquons sur une route en épingle à cheveux. A l'embranchement, un bâtiment en briques rouge s'étend vers de hauts hangars à redans⁶, caractéristique des édifices à vocation industrielle. Un endroit utilisé comme entrepôt par diverses entreprises locales mais que Claude connaît pour y avoir fréquenté des expositions d'artistes, organisées dans les sous-sols. Tout qui se sera baladé le long de voies (anciennement) navigables belges et européennes, récemment ou au

cours des vingt dernières années, aura déjà remarqué de tels lieux, sites et bâtiments industriels graduellement reconvertis en bureaux, cafés et restaurants, salles de spectacles et d'exposition, mais aussi en quartiers de commerces et d'habitations.

Autant de zones fluviales qui, au cœur de nombreux projets urbains actuels, se voient reconverties en « paysages fluviaux ». Autrefois exclusivement voie de communication et zone de production économique où coexistaient également friches, usines abandonnées, décharges d'immondices, entrepôts, industries en activités, le cours d'eau (ainsi que ses abords) est appelé à devenir à la fois bien de récréation, objet de loisirs commerciaux et culturels, autant que symbole de nature (Romain, 2010). A proximité de Ronquières, le long du canal Bruxelles-Charleroi, le projet de reconversion du site des Forges de Clabecq (logements, équipements collectifs, espaces verts, commerce,...) en est l'un des exemples les plus récents et importants.

Reste à voir le sort qui sera réservé aux habitants fluviaux (18 bateaux) amarrés de façon permanente le long de ce terrain. D'autres villes ayant pris le parti de l'exploitation touristique et commerciale des berges, concomitamment à des projets immobiliers similaires, ont décidé

⁶ Toiture à redans ou « shed » : toiture en dents de scie.

d'expulser ceux-ci, mettant en avant le statut précaire et révocable des autorisations d'amarrage délivrées par l'administration des Voies hydrauliques⁷. Sous couvert d'intérêt public, d'esthétique et de salubrité, ainsi qu'en partie sous la pression des nouveaux riverains, les bateaux-logements qui occupent bien souvent les lieux depuis de nombreuses années (plus de quarante ans parfois, suite à la fermeture et à l'abandon des sites industriels qu'ils jouxtent), sont priés de mettre en pratique ce pour quoi ils ont initialement été élaborés : se déplacer et naviguer...

Notre promenade croise un autre cours d'eau, la Sennette (affluent de la Senne et sous-affluent de l'Escaut). Six ans auparavant, jour pour jour, cette rivière, quatre autres cours d'eau ainsi que le canal lui-même, sortaient de leur lit suite à des crues inattendues (information endiguée à la frontière linguistique, déversoirs vétustes et inadaptés,...) et provoquaient des inondations catastrophiques entre Ronquières et Molenbeek. Hantise des riverain·e·s et habitant·e·s des fleuves, les épisodes de crues ne sont pas rares mais ne conduisent heureusement pas systématiquement à des accidents de ce type, de mieux en mieux maîtrisés par les gestionnaires des voies d'eau. En attendant, vivre à

⁷ En Wallonie : Direction Générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques. A Bruxelles : Port de Bruxelles.

bord par haut débit reste une expérience à la fois fascinante et peu rassurante.

Navigateur à la voile expérimenté, William face à la fenêtre de son salon dont le bas est à 50 cm de l'eau, s'extasie un jour devant le courant et la hauteur des vagues : « Rof'ti⁸ ! Regarde ça ! T'as vu ça ? On se croirait à la mer ! *[Le voisin de la péniche d'à côté entre dans la pièce : « ça secoue hein ! ».* William, sourire aux lèvres, répond sans décrocher son regard de la fenêtre] Fou, hein ? ! Et t'entends ça les vagues ? Vraiment comme à la mer. J'adore moi ça sentir le flux des vagues » (07-06-2017).

D'autres habitants ne partagent pas son enthousiasme. En de pareilles circonstances, il arrive à Tyler de passer la nuit à terre chez sa compagne : les morceaux de bois et déchets qui heurtent l'acier à toute vitesse et résonnent contre la coque l'empêchent de dormir. Lors des crues de 1995 sur la Meuse, son bateau en travaux avait manqué de couler (les hublots n'étaient pas encore refermés) et de monter sur le quai (le niveau de l'eau débordant sur le halage). Aux pompiers impuissants, il avait crié qu'on aille chercher un batelier, qui résolut la situation en faisant amener des pylônes pour câbles téléphoniques,

⁸ Belgicisme. Contraction de l'interjection « Roh, oufti ! ». « Roh » marquant généralement l'incrédulité (ou parfois l'indignation) ; « Oufti » (littéralement, en wallon : « Ouf toi ! ») signalant la surprise ou l'étonnement.

posés à la verticale entre le bateau et le quai. La péniche voisine, elle, eut moins de chance...

Tyler et Eddy, le batelier en question – qui m’expliquera être lui-même fils, petit-fils, arrière-petit-fils de bateliers – sont depuis lors devenus proches, ce dernier lui prêtant régulièrement main forte lors de navigations, de travaux, de pannes,... Bien qu’ayant plusieurs dizaines d’années de vie sur l’eau derrière lui, Claude continue lui aussi à s’entourer de personnes du métier :

Faire le pas de bouger, c’est pas évident hein avec un bateau. On le sait ! Il faut prendre confiance et puis aussi écouter beaucoup les autres. Moi j’ai été beaucoup avec les mariniers*, et j’écoute toujours les mariniers. Et j’en écoute d’autres [qui ne sont pas mariniers] et y’en a qui disent des trucs bien, et y’en a qui se prennent pour ceux qui naviguent le mieux et qui ont jamais vu un marinier. Enfin y’a de tout. Et puis y’en a qui disent : « avec Claude, ne va pas parce que je l’ai vu une fois se mettre à quai et... hein ! » [Sous-entendu : il s’y prend mal] [...]

Laurie : et les bateliers, la plupart du temps, ils sont ouverts aux habitants de bateaux-logements ?

Moyen... En général, ils en ont pas grand-chose à foutre. Et la moitié de ceux qui restent qui ne nous aiment pas, et encore une moitié de ça – on dirait un quart, qui les trouvent sympathiques, qui donneront un coup de main ou

qui comprendront. [...] [A mes débuts à Anderlecht], mes voisins [un couple de bateliers retraités] qui sont partis à l’âge de 80 ans, ils m’avaient donné plein de petits conseils.

L. : C’est ce que j’allais te demander : parce que toi, tu connaissais rien non plus [à la batellerie], donc c’est eux qui t’ont donné les connaissances de base alors ?

Oui, oui, beaucoup ! Et en navigation aussi. Et encore maintenant. Cet été, de Tournai jusqu’à au canal de l’Espierre, et puis Tournai-Blaton, je me fais chaque fois un ami, Jérôme, qui a 85 ans, et qui a arrêté sa profession de batelier à l’âge de 75 ans, y’a 15 ans bientôt, et ses parents étaient dans la batellerie. Et donc tu vois, il raconte... Et il a tous ses petits trucs à l’ancienne. [...] Les vieux, et beh c’est un patrimoine. Les vieux, il faut les écouter, ils ont plein de trucs à raconter et à apprendre.

L. : Oui, sauf que ces vieux-là ils commencent tout doucement à passer l’arme à gauche non ? Donc c’est toi qui deviens le vieux maintenant ?

[Rires] Bien évidemment... Evidemment... Bien sûr...

Ce que ma question maladroite entendait bien entendu signifier, c’est que Claude est, lui aussi, une référence pour plusieurs habitants d’à bord, qu’il a aidés dans les travaux de transformation (un jour qu’il est amarré dans le sas* de l’écluse 28, il pointe du doigt un bateau amarré sur l’autre rive : « on reconnaît la patte : on a pris le mien comme

modèle... ») et en navigation. A l'inverse, il choisit minutieusement les personnes avec qui il navigue et ne supporte pas qu'on enfrenge ses règles : s'essuyer les pieds sur le torchon en montant à bord, ne pas se déplacer pendant les manœuvres, attendre que l'amarrage soit terminé pour sauter à terre,... Un jour où je lui rends visite, il s'apprête à entrer dans le sas de l'écluse 28 et me demande de l'aider aux amarres. Panique mêlée de joie en mon fort intérieur...

Après plus de quatre ans passés sur les bateaux, rarement m'a été donnée l'occasion de participer activement aux navigations, très occasionnelles d'une part, et toujours en présence d'un matelot plus ou moins expérimenté d'autre part, qui s'occupe alors des gestes techniques. Au mieux, mon rôle fut d'accompagner ce dernier à l'avant et de faire l'intermédiaire avec le capitaine dans la marquise, via Talkie-Walkie, ce qui n'a pas manqué de terminer en blagues grivoises. Au cours d'un voyage, Claude me donna aussi l'occasion de tenir le macaron mais le reprit au bout d'une vingtaine de minutes en riant : « tu vas nous ruiner en essence ! ». Mes expériences passées peu concluantes ne me mettent donc pas en confiance pour la manœuvre qui s'annonce, particulièrement périlleuse qui plus est : il s'agit d'entrer dans le sas, large de 5,20m (la péniche en fait 5,05), en marche arrière, avec un vent latéral. Claude m'assure que ce sera très facile...

Il me montre comment lâcher du mou et comment arrêter l'amarre de filer lorsque le bateau recule, en s'accompagnant des signes qu'il me fera depuis l'arrière pour me donner des instructions : bras croisés sur la poitrine pour « arrêter » et main de haut en bas pour « lâcher ». Il les remontre comme pour se les rappeler à lui-même et je comprends alors qu'il vient de les inventer... Claude de retour dans la marquise, l'éclusier se poste sur le quai en contrehaut et me confirme discrètement les gestes à effectuer. Tous deux connaissons la devise de Claude selon laquelle il n'y a qu'un seul capitaine à bord : « Ce qui me met hors de moi, c'est quand des gens expliquent à ceux qui font les manœuvres ce qu'ils doivent faire, alors qu'ils n'y connaissent rien et que j'ai déjà donné mes instructions » (18-09-2017).

Alors qu'il reste 4 mètres de corde devant moi, Claude me crie de retirer la corde. Le temps de me demander stupidement si je dois lâcher celle à bord ou celle du bollard* à quai, s'alignent devant mes yeux le geste si caractéristique déjà observé des dizaines de fois auparavant lors d'autres navigations : coude et poignet ondulent de bas en haut, dans un mouvement en « S » dont la dernière impulsion vers le haut doit faire sortir du pieu la boucle située à l'extrémité de la corde. L'onde que j'envoie devant moi ne parvient même pas jusqu'au bout de l'amarre, lourde et humide. J'ai les mains gelées ; je n'y mets pas assez de force et

la corde se tend de plus en plus puisque le bateau continue de reculer. Claude et l'éclusier observent la scène en souriant... Manquant de trébucher en envoyant une dernière fois toutes mes forces dans l'amarre, l'éclusier rigole et l'enlève finalement lui-même depuis le quai sur acquiescement de Claude, tout sourire : « tu vas passer par-dessus bord ! ».

Les conséquences d'une instruction peu claire ou prise à la légère peuvent s'avérer désastreuses : Sylvain, un ami de longue date de Claude y a ainsi laissé un morceau de doigt, coincé dans une corde d'amarrage tendue par le poids du bateau. Un accident malheureusement courant sur l'eau, souvent perçu comme une maladresse de bleu : « Une erreur de novice qu'il aurait dû éviter » selon l'un ; « la faute de Claude » selon l'autre, qui n'est plus le bienvenu à bord en déplacement... mais bien pour passer boire le café.

La veille de notre promenade encore, il s'était mis à couple* du Galapiat pour rendre visite à Claude avant de repartir vers Bruxelles sur son propre bateau. Les deux hommes ont fait connaissance au moment où Claude revenait s'établir dans sa commune natale et où Sylvain entreprenait d'y convertir une ruine en salon de dégustation et salle de spectacle, vers laquelle nous nous dirigeons.

« Bien travailler, bien s'amuser », clame encore la salle des fêtes décrépie marquant le début de la rue que nous empruntons, qui porte le nom du patron de la verrerie qui fit les beaux jours de la ville et dont la statue trône quelques mètres plus loin. Le long de la route s'alignent côte à côte des maisons ouvrières de briques rouges, plus hautes que larges. Les arcs de décharge surmontant les linteaux des portes et fenêtres forment des motifs travaillés en briques et dans un verre opaque appelé « marbrite » m'explique Claude :

En Belgique, dans tous les bleds, y'a des maisons qui ont ça. Les ouvriers, ils les recevaient. C'étaient des chutes et donc les patrons ils leur donnaient et ils projetaient ça sur les façades, avec des garnitures. Si tu passes quand tu rentres chez moi, tu viendras voir une nouvelle salle de bains que j'ai faite et une chambre d'ami : [Sylvain] m'a fait deux pans de mur en marbrite.

Claude ramasse quelques noix devant le bâtiment de son ami et nous poursuivons la balade sur les hauteurs du village, pour mieux redescendre ensuite vers les campagnes avoisinantes. Je le relance sur ses débuts sur l'eau à Anderlecht :

Laurie : Et donc là c'est ton troisième bateau ?

Non, j'en ai eu... [réfléchit]... 6. Donc, d'abord un pendant 5 ans, un petit, un... enfin il coulait un peu tout seul. C'était à

Anderlecht, au Bassin de Batelage. J'ai été 15 années là. Je connais encore pas mal de gens. Et alors les premiers que j'ai eus, si tu as été te balader par là-bas, et ben c'était des anciennes péniches qui faisaient la moitié en longueur, moitié en largeur, ça s'appelle des baquets* de Charleroi, ou sabots*. Et alors y'en a encore deux des trois qui sont habités, qui ont été retapés. [...] Mon premier c'était y'a 42 ans. Comme je t'ai dit, personne connaissait, c'était l'entrée de Bruxelles mais c'était plutôt un dépotoir. Y'avait d'ailleurs la décharge mais nous, ça nous arrangeait bien, on allait chiner là toutes sortes de choses... C'était pas encore trop squatté, parce qu'après c'est devenu les ferrailleurs qui éparpillaient les trucs [rit]. [...] On était à la sortie du canal, avec l'entrée de l'autoroute, le canal très sombre, pas éclairé. Le pont arrivait au canal, mais un truc un peu lugubre des fois, glauque.

L. : Pourquoi vous vous étiez mis à cet endroit-là en particulier ?

C'est le Bassin de batelage, donc c'est plus large, et des bateaux et ben y'en avait depuis toujours moi je crois là-bas. Tu vois, des bateaux qui étaient ou bien en chômage ou qui étaient, je sais pas, en fin de parcours ou je sais pas quoi. Donc, c'est un bateau comme ça que j'ai acheté.

L. : Qui était déjà à cet endroit-là, en fait ?

Qui était déjà à cet endroit-là, voilà. J'ai tout à fait transformé. Je revenais de beaucoup de voyages et j'avais

envie d'un petit truc à moi. Parce que j'avais pas envie de louer un appart' ou... c'est ça, comme ça j'ai jamais rien dû à personne.

L. : T'avais assez de fonds de côté ?

De fonds ? Beh j'avais pas un sou de côté ! J'ai acheté 20.000 francs belges, ça fait 500€.

L. : Et pourquoi sur l'eau et pas sur terre dans une caravane ou ... ?

Ca aurait pu... [...] Parce que j'avais envie de vivre comme ça depuis les années Baba Cool, les babas qui passaient en Province comme ça... Pour cultiver, vivre en autonomie. Le truc c'était de pas avoir à payer, à devoir, à être dépendant d'un propriétaire. Et être dans la nature aussi. Avoir un truc à moi, j'en avais vraiment besoin. [...] Avoir juste un toit et un petit chauffage au bois. Une petite maison, éventuellement, j'aurais eu envie. Mais je sais surtout ce que j'avais pas envie, c'est d'emprunter de l'argent. Même que, toi ou mes filles, vous auriez acheté, vous auriez fait une bonne affaire. Propriétaire, 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, 30 ans, tu sais même pas si tu y arriveras. Et donc là, je devais rien à personne. J'avais envie depuis tout petit. Mais dans ma famille... [Il s'interrompt et s'exclame d'un air satisfait] Ha ! Voilà !

Après avoir suivi un sentier de terre arboré, nous débouchons dans une clairière surplombant le canal. Le sol y est jonché de châtaignes, ce que Claude scrutait depuis le début de la promenade. Nous passons un moment à glaner les fruits qu'il fait griller sur son poêle et mange le matin, une tradition familiale me dit-il. En pointant son doigt en direction du plan incliné, que l'on devine à nouveau, il désigne l'endroit boisé où il va habituellement les ramasser, au pied de « ses » deux châtaigniers. Soudainement mystérieux, Claude me confie aussi remplir ses réserves d'eau potable à « sa » source, cachée dans les parages également, mais dont il préfère ne pas révéler l'emplacement :

Ici [au Bief 27], pour avoir accès à l'eau, il faut être *membre* [insiste] de l'association, m'avait-il expliqué un jour. Moi je ne veux plus rien à voir avec cette association. Mon eau elle vient de là [pointe le doigt vers le ciel] et de la source. Je prends mes bidons et je vais les remplir tous les mois [frotte les mains l'une sur l'autre comme pour dire « bon débarras »]. (18-09-2017).

La première fois que je rencontre Claude, nous faisons du porte à porte le long du Canal Bruxelles-Charleroi ainsi que sur le bief 27 – Tyler,

Président de l'Association des habitants du Fleuve de Wallonie et moi-même, alors secrétaire – afin de faire connaître l'association fraîchement créée. Quand nous arrivons, notre contact sur place nous attend sur le halage et, alors que le moteur de la voiture n'a pas encore été coupé, il nous demande de rebrousser chemin jusqu'à une place qu'il nous indique (06-05-2016):

Alors ici c'est un RAVeL⁹, ça veut dire que le chemin est réservé pour les piétons, les cyclistes, ce qu'on appelle les 'modes actifs'. Et donc on essaie d'être très attentifs à ce que ce soit respecté parce qu'on s'est battus pour ça. Donc, pour nous, c'est la même chose : pas de circulation sauf pour les habitants et leurs invités. Donc je vais vous demander de vous garer plus loin, chez moi, parce que là c'est chez ma voisine. Donc là-bas, entre les deux platanes.

Plus tôt auparavant, alors que nous découvrons (son bateau étant sur la Meuse namuroise) et visitons d'autres bateaux amarrés le long du Grand Canal, j'avais moi aussi fait remarquer à Tyler – en cycliste quotidienne et urbaniste que je suis – qu'il gênait et insécurisait les promeneurs. En raison d'une douleur au genou, il refuse en effet de

⁹ Acronyme pour « Réseau Autonome des Voies Lentes » : itinéraires (inter)régionaux balisés pour les piétons, cyclistes, cavaliers et personnes à mobilité réduite, aménagés sur chemins de halage et anciennes voies de chemins de fer. Comme partout ailleurs sur les quais, la circulation des

véhicules motorisés y est prohibée, sauf autorisation spécifique (autorisations locales ou « tous chemins ») délivrée par les Voies navigables (gestionnaires, certains riverains dont habitants du bateaux-logements,...).

garer sa voiture à l'entrée du chemin de halage et entreprend de rouler plusieurs mètres sur le quai étroit, forçant cyclistes et familles en promenade à se ranger sur le côté pour le laisser passer. Il fait doux et ensoleillé, c'est l'Ascension, jour férié en Belgique ; le chemin est donc fortement fréquenté. Mi irrité, mi amusé par mes arguments, il rétorque placidement : « ouais, mais on est riverains hein ! On les connaît les gens... On habite sur l'eau, c'est chez nous ici ! »...

Sur le bief 27, Blaise – notre hôte – escorte la voiture jusqu'à hauteur d'un bateau aux flancs noirs. Une passerelle de bois, longue de 2 bons mètres en descend jusqu'à une bande enherbée dans laquelle sont fichés un boîtier électrique et une boîte aux lettres en fer, portant le nom du bateau en toutes lettres, ainsi que l'inscription « Bief de l'écluse » suivie du numéro de l'adresse. Ça et là, devant les différents bateaux amarrés, ont été plantés arbustes et fleurs – également posés les long des passerelles parfois terminées par un portillon. Une rangée de vieux platanes bien alignés suit l'autre côté du chemin. Ils offrent un abri à des tas de bois de chauffage mais aussi des vues vers un ruisseau, quelques jardinets et abris de jardin, puis des champs au milieu desquels on devine des exploitations agricoles. Sur la rive d'en face, un entrepôt en tôles ouvre le chemin de contre-halage* avant une zone boisée qui surplombe les bateaux amarrés à cet endroit.

Depuis le début de notre tournée, il faut bien avouer que les habitants dont nous faisons la connaissance ne se montrent pas particulièrement enthousiastes à l'idée de rejoindre l'association, dont l'un des objectifs est de favoriser la rencontre et les échanges entre habitants fluviaux wallons. S'occupant des compteurs d'eau et d'électricité sur le bief, Blaise nous confie de son côté sa difficulté à obtenir les remboursements des différents membres qui, dit-il, « ne se réveillent que quand il s'agit de défendre leurs intérêts personnels ». Un habitant l'interpelle d'ailleurs, au cours de notre visite, au sujet d'une réunion imminente avec la Commune, chargée de reprendre la gestion de l'endroit : « il faut absolument qu'on parle avant [la réunion], autrement on va encore pas s'entendre, dire des conneries entre nous et passer pour des champions ! ».

Notre tour du bief s'avère plus court que prévu, puisque Blaise nous décourage de frapper à la porte de certains bateaux (« Lui ?! Pffff, je dirais que non... »), ce que Tyler approuve d'un air entendu : « Oui, on ne veut pas de bateaux-poubelles* ni d'emmerdeurs, hein ! ». Lorsqu'un habitant recommandé est absent, Blaise nous enjoint en revanche à déposer un flyer dans la boîte aux lettres. Au terme de notre tournée, nous arrivons sur le Galapiat – recommandé par Blaise d'un ton à la fois hésitant et légèrement moqueur – où Claude nous accueille sur le plat-

bord, tout sourire mais pas plus emballé que ses voisins : « Encore une association ! Depuis 20 ans, des associations, y'en a eu ! Mais ça sert à rien, elles ont toutes fini par capoter. »

Un épisode qu'il me rappelle en ce matin de novembre, les poches pleines de châtaignes, en redescendant sur le RAVeL, initiant le retour vers le Galapiat et dont il me reparlera encore presque un an plus tard : « Au début, j'ai pas dit oui tout de suite si tu te souviens. Quand vous êtes venus avec [Tyler] la première fois, j'ai dit : je vais réfléchir, mais je n'ai pas dit non tout de suite. Parce que je sais comment ça va » (19-09-2017). Sa première expérience d'association remonte en 1987, lorsque les habitants du Bassin de batelage à Anderlecht reçoivent un avis d'expulsion de la part du gestionnaire. Les bateaux sont priés de déguerpir dans les 48h, à l'exception de bateaux mieux entretenus qui disposent alors de 6 mois. Tant par besoin de se défendre que par exigence du gestionnaire de s'adresser à un interlocuteur unique, les habitants se constituent alors en asbl¹⁰ : l'Association de Défense de l'Habitat Fluvial et de son Environnement, dite « DHAFE »...

¹⁰ Acronyme pour « Association Sans But Lucratif » : « groupement de personnes physiques ou morales qui poursuivent un but désintéressé. L'asbl se compose d'au moins trois personnes. Les membres d'une asbl ne peuvent

Depuis sa création, les comités d'administration se suivent et ne rassemblent pas... Un an après y avoir débuté mon terrain comme secrétaire (aussi...), je ne suis toujours pas parvenue à mettre en place l'une des tâches qui m'a été attribuée, simple à première vue : organiser une fête avec tous les habitants ! Prenant des nouvelles du bief, un jour où je viens garder les deux enfants de Bart, le Président, et alors que je m'étonne qu'il n'y ait plus eu de réunion depuis plusieurs semaines alors que se profile l'assemblée générale annuelle, Bart soupire face au manque de motivation des membres, déçu et résigné (10-02-2016) :

Ça pourrait être merveilleux ici, on pourrait faire plein de trucs. Mais bon, on va pas se plaindre, c'est déjà pas mal comme ça... Enfin quand même, pour soi-même ça pose des questions pour ses convictions : aller, qu'est-ce qui fait que les gens se bougent ? Quand les gens décident de se mettre ensemble ?

En mars 2018, j'apprends que l'ensemble du comité a présenté sa démission. Un collègue dont le fils est ami avec les enfants de Bart m'annonce que son épouse et lui ont revendu le bateau pour revenir à terre...

recevoir aucun avantage matériel de la part celle-ci. » (Source : « asbl » sur <http://justice.belgium.be>, page consultée le 19-04-2018)

Si Claude finit par se faire membre de l'Association des Habitants du Fleuve donc, ce n'est pas le cas pour l'un de ses amis anderlechtois qui, m'explique-t-il intrigué, ne veut pas en entendre parler malgré les encouragements de Claude : « il a dû avoir un mauvais écho de quelqu'un ou un mauvais contact ou que sais-je... ». Le franc tombe de mon côté et je dois bien lui avouer, inquiète autant qu'embarrassée, que le seul lien que cet ami avait pu avoir avec l'association venait... de moi ! Avec l'autorisation des membres du comité d'administration de DHAFE, j'avais en effet déposé dans les boîtes aux lettres – en même temps que les PV de la dernière réunion, rédigés et imprimés comme d'habitude par mes soins – des flyers de présentation de la nouvelle association, dont les objectifs les concernaient également. Même si je ne rencontre personne sur le halage ce jour-là, je sais que les 23 paires d'yeux veillent constamment derrière leurs tentures, parmi lesquelles certains n'ont jamais baissé leur suspicion à mon égard...

Claude part d'un grand rire et comprend instantanément : « Ça ne m'étonne pas, ça n'a pas changé ! C'est incroyable, c'est vraiment comme dans les petits villages où on raconte tout sur tout le monde et on sait tout avant tout le monde ! » Pour confirmer son propos, j'explique comment l'un des habitants avait refusé que je lui remette le

compte-rendu de la dernière réunion et m'avait vertement tancée (11-09-2015) :

Ça ne m'intéresse pas, s'époumone-t-il, vous n'êtes pas d'ici ! Vous ne faites pas partie de notre club, au revoir !

Laurie : Non, en effet, mais j'ai proposé mon aide à l'AG et le CA m'a demandé... [me coupe la parole]

Mais vous n'avez rien à voir ! Pourquoi vous le faites alors si vous n'êtes pas membre ?

Nous ne nous sommes jamais rencontrés mais il ne me laisse pas une seule seconde pour expliquer les raisons de ma présence, acceptée par ailleurs après le vote d'une vingtaine de membres présents lors de l'assemblée générale lors de laquelle j'ai exposé clairement le cadre du terrain. Il n'y était pas présent, pour des raisons que je ne tarde pas à connaître :

Je vais vous dire ce qui me dérange : on a un CA de merde. Je suis là depuis 25 ans, on n'a jamais eu un CA aussi merdique ! [...] Les deux là-bas [montre les bateaux concernés, membres du CA], ils savent à peine écrire leur prénom. Ha ça ! A part parler dans le dos, ils savent pas faire grand-chose. On a eu [Bob] comme président, très bien ! Mais un cochon avec une casquette, ça reste un cochon ! Et c'est lui après qui va nous représenter et parler au Port ? ! [S'égosille] Vous savez rien ! Vous comprenez rien ! [insiste

en se penchant et en pointant son index vers moi] Fin de la discussion ! Et pourquoi vous venez comme ça en voulant nous aider, vous ?

Cette fois, je parviens (entre ses multiples interruptions où il me rappelle que je ne comprends rien) à lui expliquer le cadre de ma recherche et même – profitant d’une accalmie – à lui faire part de mon intérêt à discuter de sa longue expérience au bassin de batelage, ce qui paraît (relativement) l’adoucir... Connaissant le personnage, Claude continue de rigoler. Je termine mon récit en précisant qu’était parvenue à mes oreilles la rumeur visiblement partagée par mon interlocuteur pour le moins sur la défensive, selon laquelle j’étais... Claude achève la phrase à ma place : « une espionne du Port ou quelque chose comme ça ! » s’esclaffe-t-il. Exactement !

Sur ces entrefaites, nous sommes revenus au bateau qui nous accueille dans les effluves particuliers du fleuve en automne – boisés et presque iodés – et de la soupe préparée avant de partir. Le poêle en fonte n’a cessé de fonctionner depuis notre départ, surchauffant la grande pièce de vie de l’étage supérieur, à la fois hall d’entrée, cuisine, salle à manger et salon. Comme j’entre avec mes chaussures encrassées par la promenade, je lui propose de les ôter (une pratique en vigueur sur

certains bateaux d’habitation et presque systématique chez les bateliers), une offre que Claude apprécie mais qu’il décline :

Si y’a un chargement de cailloux devant le bateau, alors je mets un paillason parce que sinon tu décapes le plancher avec des machins et des trucs accrochés à tes souliers, donc tu dois passer ton temps à repeindre...

Laurie : c’est un beau plancher !

Et ben c’est un plancher de bateau, j’ai récupéré ça à Pont-de-Loup¹¹ au chantier. Ça s’appelle de l’azobé, c’est du bois africain et c’est du bois qui coule. On appelle ça du bois de fer tellement c’est dense ! Et il était à la déchetterie... Et dans la cale, c’est un que j’ai récupéré aussi, que j’ai re-poncé... D’ailleurs on peut peut-être aller voir la petite salle de bains ?

Depuis le poêle sur lequel nous venons de déposer les châtaignes ramassées plus tôt, on aperçoit déjà, par la verrière du mur du fond, les pièces situées à l’étage inférieur, dans les anciennes cales. Claude soulève une trappe au sol, qui reste en place par un système de poulies et qui ouvre sur un escalier abrupt d’une dizaine de marches étroites. Si j’ai déjà emprunté des escaliers encore plus raides à bord d’autres bateaux, je suis tout même rassurée de ne pas devoir attaquer celui-ci

¹¹ Chantier naval situé dans la région carolorégienne.

en chaussettes... En bas des marches, à notre gauche, on devine dans la pénombre des pièces en enfilade. Mais le regard porte plus naturellement vers notre droite qui bénéficie de la lumière de la verrière ainsi que de hublots légèrement plus grands. Un établi est collé à la paroi latérale, comme pour grappiller un maximum de cette clarté, définitivement plus discrète que dans les pièces du haut, mieux chauffées aussi... Une ambiance plus tamisée qui sied cependant bien à l'endroit. Un hamac et une balançoire pendent depuis les poutres du plafond tandis qu'une scène surplombe le tout :

Ici c'est un espace peu utilisé puisque je vis seul, donc je ne chauffe pas, mais qu'on peut encore aménager. Tout l'espace est ouvert, donc on peut encore en faire ce qu'on veut, mettre des radiateurs... Donc, il est pas fini et ça évite de dire « zut, j'aurais préféré pas un couloir là ». Et puis j'aime bien l'ouverture. Quand mes filles étaient petites, on a vécu là en-haut. Ça [il pointe l'index vers le plafond] c'est la première chose que j'ai faite : rehausser tout le haut. Et alors on avait vue [depuis en-haut] : tu vois, elles jouaient ici, elles faisaient du théâtre sur la petite scène. C'est aussi un truc que j'ai vite fait.

Face à l'établi, sur l'autre paroi latérale, des panneaux en aggloméré brut, une petite marche ainsi qu'une porte coulissante délimitent une pièce de quelques mètres carrés, salle de bain et toilettes, dont deux petits hublots occultés préservent l'intimité. Nous montons sur

l'estrade et nous dirigeons à l'arrière-scène, où une nouvelle pièce est en cours d'aménagement. Un lit double, une petite table et chaise y ont déjà été installés, ainsi que des sanitaires dans un bloc à part :

Ici dernièrement, je peaufine une chambre, un appartement tout à fait indépendant. Y'a un an que j'ai cloisonné ça. C'est vraiment destiné à une chambre d'hôtes ou chambres d'amis. [...] Et alors d'ici, y'a une entrée indépendante de là-bas [désigne l'avant du bateau, à hauteur du peak* avant] donc il faut même pas passer par chez moi. Et donc on arrive ici dans l'espace chambre. [...] Et alors là c'est la salle de bains avec la marbrite. On a fait tout avec des chutes. Donc la petite douche, ça c'est un seau que tu dois remplir, tu montes sur la petite escabelle puis tu verses ici [un seau en fer percé de petits trous est accroché au plafond]. Je n'ai pas d'arrivée d'eau, ou alors y'a une arrivée ici qui vient de mes cuves à eau, mais pas de groupe hydrophore, pas d'apport électrique. J'ai peu de choses qui tombent en panne. Bon, j'ai un peu besoin d'électricité aussi... Des fois, un voisin arrive avec deux bidons de 5 litres parce qu'il doit faire la soupe mais il fonctionne avec des cuves de 10.000 litres, mais électriques, donc quand ça tombe... Ça me fait sourire!

Laurie : mais j'imagine que t'as pu éviter des erreurs parce que t'avais déjà eu des bateaux avant ?!

Oui ! Et encore, moi il me faut beaucoup, beaucoup de temps. Je sais pas visualiser comme ça. Donc je vais mettre

2-3 panneaux, m'asseoir dedans, attendre peut-être 15 jours et me dire : bon, ça va...

L. : ici, tu n'avais pas de plans prédéfinis?

Non... Mais ce qui a, là-haut, c'est que je le voulais en hauteur de toutes façons parce que sinon c'était tout dans les cales et je trouvais ça un peu étouffant. Et puis oui, un grand espace. Tout est possible ici tu vois. Ça peut être une projection, un petit film, une petite salle de spectacle, euh... C'est ouvert à tout.

Claude soulève une trappe percée dans le plancher de la scène. Dessous, le ballast* et l'acier noir du fond de la coque apparaissent à nu : « là c'est l'état du bateau, déclare-t-il d'un air satisfait. C'est le fond du bateau que j'aime bien montrer. » Une précaution que prennent la plupart des habitants afin de garder un œil sur les sous-sols, quitte à défoncer le plancher en urgence lorsque se fait entendre un inhabituel bruit d'eau chassée ou, comme l'explique Patrick, lors de travaux de soudure (19-12-2016) :

Les deux trappes que tu vois devant le radiateur là et la découpe qui a été faite dans la salle de bain, tout ça a été fait en chantier. Il a commencé à souder, j'ai dit : oulala, je veux

pas que tu soudes à l'aveugle comme ça, je veux savoir ce qu'il se passe là en-dessous. Et du coup j'ai pris ma Fein¹² et hop, à la vite, j'ai retiré mon plancher, j'ai tout retiré pour voir et pour aspirer la fumée parce que ça c'est... C'était de la PU¹³ en plus. Ici on a les lambourdes¹⁴, on a du bois, PU, feuille isolante, plancher. [...] Ca faisait des odeurs et des fumées qui me stressaient donc moi je voulais voir ce qu'il se passait quand même. J'étais très content de démonter là où il soudait. [...] J'aime bien mettre des trappes dans le plancher pour voir si y'a pas de l'eau, si y'a pas de... comment ça se comporte... Les trappes oui, y'a le point le plus bas en bas de l'escalier là, c'est pas compliqué : il suffit de soulever la trappes en-dessous des poubelles. Et à 2-3 endroits, oui j'aime bien voir les coques, j'aime bien voir... tu sais on est sur un bateau hein donc j'aime bien... Ca me rassure... de temps en temps, je regarde.

La presque totalité des habitants, à l'instar de Patrick, connaissent leur bateau « sur le bout des doigts » et veillent à son parfait état d'entretien. Mais, de l'avis de Claude, les nouveaux fluviaux sont d'abord attirés par l'esthétique générale ainsi que par les arrangements intérieurs plutôt que par les aspects fonctionnels, ce qu'il déplore, une fois revenu en bas des escaliers menant à l'étage :

¹² Marque d'outils électriques que Patrick utilise ici probablement pour désigner sa scie sauteuse.

¹³ Mousse polyuréthane. Matériau utilisé pour l'isolation.

¹⁴ « Pièce de bois de faible section fixée perpendiculairement sur les solives pour supporter les lames d'un parquet. » (« Lambourde », dans le Trésor de la Langue Française informatisé)

A l'époque, grande différence : on faisait notre bateau. Et alors, on travaillait sur 3-4 bateaux. [...] Nos bateaux, les gens de l'époque ils les connaissent jusqu'au moindre rivet. Parce qu'on a tout démonté pour traiter le truc, on a été au chantier plusieurs fois. [...] Maintenant, on achète un bateau et puis deux jours après, tu vois arriver « plomberie générale », « menuiserie », « isolation ».

Pourtant, les caractéristiques inhérentes au bateau lui-même (en acier, à moitié plongé dans l'eau, tout en courbes – « rien n'est droit » entend-on fréquemment,...) contraignent en réalité la plupart du temps à se passer des corps de métier traditionnels... Une situation qui, d'après mon hôte, suffit à expliquer la faible proportion de femmes sur les bateaux d'habitation : comme la maintenance de ces derniers demande un minimum de force ainsi que de connaissances techniques et mécaniques auxquelles elles sont moins aguerries que les hommes, elles sont probablement aussi moins attirées par ce mode de vie, suppose-t-il à voix haute...

Vaste question de l'œuf ou de la poule, déjà brièvement soulevée dans mon mémoire de fin de master (Daffe, 2012) : après avoir essuyé le refus de plusieurs propriétaires à qui je proposais mon aide pour les rénovations de leur bateau, « l'idée tomba définitivement à l'eau quand [l'un d'entre eux] me répondit, mi-figue, mi-raisin, que je pouvais 'éventuellement tenir les clous'... » (Daffe, 2012 : 16).

Claude entame la remontée de l'escalier et, avant que je ne m'y sois moi-même engagée, il se ravise et se dirige à la gauche de celui-ci, me faisant la faveur de visiter les pièces entraperçues dans l'obscurité : « aller, comme c'est toi... ». Puis d'ajouter une rengaine désormais familière en dépit de mes questions, comme nous traversons le premier local sans nous y arrêter : « Je ne te donne pas trop d'explications sur le technique hein. Ca c'est mes réserves d'eau, je fais beaucoup d'eau de pluie et je vais à la source tous les mois, tu vois ces bidons. » Claude ne prenant pas la peine d'allumer l'éclairage, j'y devine de hautes cuves, un compteur électrique ainsi que des étagères dans lesquelles s'entassent outils, câbles et autres objets difficilement identifiables dans la pénombre.

Nous suivons un couloir traversant trois pièces : une réserve-débaras, deux petites chambres dont seule l'une d'entre elles est visiblement utilisée (les draps sont froissés, une paire de chaussettes en grosse laine traîne au sol et un livre est posé sur la table de chevet) et, enfin, une chambre plus grande, lit double : « Ici c'était la chambre des parents à l'époque. Et alors... [Il s'interrompt un instant car on entend le bruit caractéristique de pas résonnant sur l'acier, signalant la présence de quelqu'un à bord] Tu peux jeter un petit coup d'œil, c'est des trucs d'origine. » On entend frapper à la porte d'entrée : « j'arrive! », crie-t-il

en remontant par la réserve une volée d'escaliers que je n'avais pas remarquée, débouchant directement dans la cuisine, devant la porte d'entrée.

Les placards encastrés, tout en bois vernis, ainsi que – au fond de la pièce – une porte à double battants, trapue, menant à quelques marches raides, sont en effet particulièrement emblématiques des roufs, logements des familles de marins débouchant directement dans la marquise*. Ces éléments mis à part, Claude s'est débarrassé de la cuisine, des sanitaires et du cloisonnement initial. La marquise quant à elle a été laissée « dans son jus », à l'exception du macaron* : précédemment en fer, il vient d'être changé au profit d'un volant en bois, donné par son ami Jérôme. Accessibles uniquement via la cabine de pilotage sur les bateaux de commerce, un accès a été percé depuis les cales vers ces espaces de vie, rendant la circulation possible sur l'ensemble de la longueur du bateau. D'autant que le peak avant, logement du matelot habituellement accessible depuis le plat-bord uniquement, n'est plus ségrégué depuis l'aménagement du nouvel appartement à l'avant et son ouverture sur les cales.

Comme j'entends Claude s'affairer avec des casseroles à l'étage, je monte le rejoindre. Le visiteur est parti mais un autre doit se présenter, un ami qui a promis de passer lui dire bonjour. En attendant, il s'emploie

à réchauffer de la soupe ainsi qu'à préparer une salade pour le repas de midi. Sur la table, quelques livres consacrés à la batellerie ont été déposés à côté d'un album photos sorti à mon intention. Avant de l'ouvrir, je dresse la table, bols, assiettes, verres, couverts et sets de table – impressions A3 de photos plastifiées où on le reconnaît à la barre du Galapiat. Lors d'une navigation, comme nous buvons du café dans des tasses elles aussi ornées de photos prises lors de voyages, il raconte qu'il s'agit de souvenirs offerts par des amis qui ont convoyé en sa compagnie. L'album photo m'offre un récit en images de ces périples, que Claude commente depuis les fourneaux : sur la Somme, la marquise complètement démontée en raison de la bassesse des ponts et de la canicule, l'étroitesse des écluses manuelles, les petits cadeaux aux éclusiers – bières, cerises – et le bisou de l'éclusière en retour,...

Ce n'est que lorsque nous finissons le repas que passe devant les fenêtres côté hallage l'ami de Claude, qui ouvre la porte avant même que l'intéressé n'ait franchi la passerelle séparant (ou reliant, c'est selon) le bateau du quai. Pas besoin de faire les présentations, nous nous sommes déjà rencontrés sur l'eau, même s'il nous faut quelques instants pour nous rappeler le contexte exact, Anderlecht, lorsqu'il y avait toujours son bateau : « tu es toujours sur les bateaux ? » s'étonne-t-il. Claude est surpris que nous nous connaissions : « Et donc toi Laurie y'a si

longtemps que t'es sur les bateaux ? Je te mettais toujours à Namur avec Tyler... » A mon tour de retracer la genèse de mon parcours fluvial : les débuts en 2012 à Namur et à Jambes (dans le cadre de mon mémoire de fin d'études en anthropologie) ; puis ensuite pour la présente thèse de 2015 à 2016 auprès de DHAFE à Anderlecht ; de 2016 à 2017 (et plus) avec les Habitants du Fleuve de Wallonie, sans parler des nombreux repérages le long des voies d'eau, des visites et entretiens semi-directifs à bord, baby-sittings ou séjours de gardiennage sur l'eau... Claude, se tournant vers son ami :

Tu connais les Habitants du Fleuve ? Non, tu n'as plus de bateau... Y'a un petit drapeau là devant qui flotte mais y'a pas beaucoup de vent là. Et bien Laurie elle va te parler de ce que c'est...

Laurie : [prise au dépourvu] Oui, alors c'est une association, on a commencé en février, et le but c'est rassembler les habitants du fleuve, à la base, c'est de Wallonie, mais aussi de Bruxelles et on a eu des contacts en Flandre. Et donc l'objectif c'est d'être une masse d'habitants du fleuve pour favoriser les rencontres, mieux se connaître, mais aussi pouvoir négocier des prix de groupe pour le chauffage, l'accastillage¹⁵...

... les matériaux.

L. : Et alors là récemment comme y'a un nouveau projet d'arrêté ministériel qui concerne le stationnement de longue durée sur les voies navigables, ben là aussi on a eu un rôle plus proactif, on a eu le projet entre les mains et pour chaque article on a dit : « non ça c'est pas possible, ça est-ce que c'est vraiment nécessaire ? » et donc on a... dû un peu se défendre.

Quelques mois plus tard, Claude se montre beaucoup moins enthousiaste à l'égard de l'association et surtout de son Président, dont il n'approuve pas « sa manière de gérer ni ses relations, ni l'association » (18-09-2017). Satisfait de faire connaissance avec les habitants fluviaux amarrés ailleurs qu'à Ronquières et Anderlecht, il voit cependant d'un mauvais œil le nombre grandissant de nouveaux fluviaux et candidats à l'habitat fluvial. Apprenant que l'association wallonne organise un week-end de festivités sur la Meuse namuroise, dont une conférence organisée par mes soins, il m'interpelle (25-05-2017):

C'est quoi ces colloques internationaux et tout le bazar qui sont organisés ? Y'a pas besoin de faire de la pub à tout va et pour tout le monde ; on n'est plus tranquilles ! Avant, y'avait personne, juste nous. Y'a 40 ans, ça n'intéressait personne. Maintenant, tout le monde veut habiter un bateau !

¹⁵ Ensemble des équipements pour bateaux.

Même moi ? C'est ce que veulent savoir les deux fluviaux aguerris en cette journée de novembre, à bord du Galapiat : ces années à travailler sur le sujet m'ont-elles donné l'envie de vivre sur l'eau ? J'élude involontairement la réponse en répliquant que, pour sa part, mon compagnon a été séduit par l'expérience... Ni une ni deux, Claude prend le ton de la confiance : s'il avait notre âge, il y en a un au bief 27 qu'il achèterait bien. S'il avait notre âge *et* notre énergie, précise-t-il, car il y a du boulot. Croyant voir duquel il s'agit, je confirme : il y a du travail pour le rendre habitable, d'autant qu'il semble fortement attaqué par la rouille. Il n'en fallait pas plus pour faire bondir Claude :

Si tu viens de le peindre sur de la rouille ou n'importe quoi et que dans le mois tu passes, il va être tout beau. Et trois mois après, tu vas avoir des traces de rouille... Celui-là c'est un bateau, je sais de quelle année il est : 1900 et un peu... 1920 un truc comme ça. Je sais, enfin tu le sais peut-être aussi, mais c'est des bons aciers. Et y'a de la rouille, mais moi je trouve c'est pas méchant. Parce qu'un bateau bien rouillé, tu l'as encore bien vite nettoyé hein. Qu'il y a encore des taches, la rouille ça partira encore plus vite. Et alors la rouille aussi c'est une protection. Ca s'abime pas en-dessous, ça s'abime pas.

¹⁶ Le minimum légal étant de 3 millimètres. Constamment au contact du courant, la coque s'érode au fil du temps, d'avantage s'il navigue et plus ou moins rapidement en fonction de la qualité de son acier.

P : A propos, pour renforcer ce que tu dis, mon tjalk* il était de 1898. Donc tu vois, je l'ai vendu à des bateliers, ils l'ont sorti de l'eau, la tôle ne faisait pas moins de 5 millimètres et demi, à des endroits y'avait 7. Donc 1898 et y'avait encore 5 millimètres partout ! Le plus fin c'était 5 millimètres¹⁶, tu t'imagines ? Donc c'est... c'est des aciers...

Claude [l'interrompt] : mais en Hollande y'en a des milliers comme le tien. Des milliers de tjalks. Qui bougent ou qui bougent pas. Qui sont entretenus et qui flottent et, fais-moi confiance, la coque elle bouge pas. Et c'est de cette époque-là. Et une fois qu'on est passé en 1940-50, c'est de la merde tous ceux-là.

Longtemps, j'ai pensé que cette manière de se référer à la Seconde Guerre Mondiale pour comparer la qualité des aciers était une sorte de mythe magnifiant une époque révolue que, à part peut-être quelques habitants plus âgés, aucun fluvial n'a pas connue. Mais l'explication réside en partie dans des variations d'alliages en fonction des époques et des chantiers navals. Après chacune des grandes guerres notamment, sortent des chantiers allemands des « rebuts de guerre », bateaux composés d'acier et de cuivre. Mais pour ces cinquantenaires et soixantenaires habitant sur l'eau, parler de l'acier de leurs bateaux

semble aussi être un moyen de se raconter et d'habiter un monde dans lequel ils ne se reconnaissent pas. Grâce à ce fin rempart de fer, Paul, par exemple – presque 80 ans pour sa part – dit se sentir en sécurité (20-09-2017):

On se sent en sécurité sur un bateau. On *est* [il insiste] en sécurité, on est entouré d'acier [montre du doigt les murs, le plafond, le sol, dans un mouvement qui ne forme qu'un tout autour de lui]. A terre, j'entends tout le temps des histoires de vol. On est encore venu visiter le magasin ici de l'autre côté de la route. Ici j'ai une porte blindée, j'ai soudé le hublot de ma chambre parce que c'est vrai qu'on pouvait y entrer. Mais il ne peut rien m'arriver.

Parlant de rouille et d'acier, Claude se rappelle qu'il doit aller relever son courrier au bief 27 et jeter un œil au Nautilus, un bateau d'une dizaine de mètres qu'il a acquis pour ses filles il y a quelques années. La première fois, à la vue de ce remorqueur, j'avais éprouvé ce coup de foudre décrit par tant d'habitants fluviaux, et m'étais entendue dire que j'étais intéressée de l'acheter, bien qu'il ne soit pas en vente... Ce à quoi Claude m'avait gentiment ri au nez, rétorquant qu'il y avait beaucoup de monde sur la liste. Je compris aussi plus tard qu'il ne s'en débarrasserait pas de sitôt: Sylvain m'expliqua son secret espoir que ses filles reprennent le Galapiat, le Nautilus servant d'extension en attendant, afin qu'elles séjournent occasionnellement sur l'eau tout en

gardant leur indépendance. Une possibilité dont elles ne font pas grand cas, ce qui attriste Claude qui m'avoua un jour avoir en réalité transformé la fameuse chambre du fond afin qu'elles lui rendent visite plus fréquemment...

Bien qu'elles aient toutes deux grandi à bord et ce jusqu'à leurs 18 ans, ni l'une ni l'autre n'émet le souhait de revenir un jour vivre sur le bateau de leur père ou sur un bateau tout court. A la fin d'une longue journée de navigation, alors que la chaleur de la journée écoulée couplée à celle de la boisson nous rend tour à tour euphoriques (Claude imitant Guignol dans l'entrebâillement de la porte) et philosophes, Jacques le taquine : « Voilà ce que ça fait d'habiter sur un bateau ! C'est peut-être ça son secret ? C'est peut-être parce qu'il navigue qu'il est heureux ?! » Rompant le silence qui vient de s'installer, la fille cadette de Claude partage son scepticisme : « c'est bien ça le problème : le fait de bouger avec sa maison, avec ses affaires, avec son bordel... Est-ce que ça permet vraiment de prendre de la distance ou est-ce qu'on emporte ses soucis avec ? » (25-05-2017). Vaste question que chacun emporta sans trouver de réponse satisfaisante...

Laissant Claude et son ami se préparer pour leur marche jusqu'au bief, je m'équipe de mon côté pour mon retour vers Bruxelles où se trouve l'appartement dans lequel je vis. Comme souvent, j'ai profité du temps

sec pour venir à vélo, longeant le canal Bruxelles-Charleroi jusqu'à bon port, passant de cette manière à côté de nombreuses péniches d'habitation à Ittre, Oisquerq, Tubize, Anderlecht... Mais sur le retour, je pédale jusqu'à la gare et embarque dans le train qui m'amènera à Bruxelles en 30 minutes, contre 2 heures à vélo.

Ce mode de déplacement qui, par son rythme lent et ses facilités d'interaction, m'a permis de sillonner des centaines de kilomètres le long des voies d'eau, de Bruxelles à Seneffe, d'Hastière à Chièvres en passant par Mons et La Louvière, de Profondeville à Sclayn... Le train – qui présente l'avantage de suivre le fond des vallées tout comme les fleuves – couplé à la voiture, sont venus en renfort de mes pérégrinations dans cette recherche de la vie sur les fleuves de Belgique francophone qui vous sera livrée aux rythmes de cette exploration...



(1) Famille dans une péniche à Anderlecht en 1989. Auteur: Herman Bertiau (1997) |
 (2) Mon vélo en surplomb de l'ascenseur à bateaux de Strépy-Thieu | (3) Manoeuvre délicate en visite chez Claude : entrée dans une écluse étroite en marche arrière |
 (4) Inondations de la Meuse à Namur en 1995. Auteur: André Dubuisson



INTRODUCTION

Escaut, Canal Bruxelles-Charleroi, Meuse, Sambre, Dendre, Canal Albert, Canal Nimy-Blaton-Péronnes et Blaton-Ath, Canal de l'Espierres,... À elles seules, les Régions wallonne et bruxelloise réunissent près de 470 km de voies d'eau navigables. Au total, ce sont environ 400 personnes qui ont choisi d'y poser les amarres de leurs habitations flottantes. Vivre sur l'eau est d'abord l'affaire de la batellerie, profession séculaire qui connaît son heure de gloire au XIX^{ème} siècle lorsque 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.

Cependant, ce ne sont pas ces professionnels de la voie d'eau qui sont au centre de cette monographie, mais bien les « gens d'à terre » ayant délaissé leur maison terrestre pour emménager à bord des cales d'anciens bateaux de commerce. Métamorphosées en pièces de vie en lieu et place de tonnes de sable ou de ferraille, elles témoignent de la transformation irrévocable de ces embarcations désormais affectées à des fins de résidence, au détriment du transport. La fonction originelle du bateau, à savoir la navigation, devient périphérique, bien que la possibilité d'être mobile soit une motivation fréquemment avancée par ces fluviaux¹⁷ pour expliciter leur choix de vie.

On les appelle couramment « péniches », ces bateaux qui pourtant n'ont plus rien à voir avec les embarcations de bois halées depuis le rivage par la force humaine ou animale

¹⁷ La très grande majorité des fleuves étant désormais canalisés, aucune distinction n'est établie dans ce travail entre les termes « fleuve » et « canal ». Ce sont les gabarits (définis en fonctions du tonnage des bateaux qui peuvent y circuler, les tirants d'air et d'eau, les longueurs et largeurs maximales,...) de ces voies d'eau ainsi que leur statut navigable ou non qui constituent les points de différenciation les plus pertinents à l'heure actuelle.

que ce terme désignait initialement. Tous construits en acier et (au moins autrefois) motorisés, l'éventail des modèles concernés par le phénomène varie peu. Du plus petit au plus grand, la typologie s'étend du tjalk (8 à 30 mètres de long), aux très courants Spits, Freycinet ou automoteurs, appelés plus généralement « trente-huit mètres », puisque longs de 38,05 mètres (parfois 39) pour une largeur de 5,05 mètres.

La popularité de ces gabarits standardisés est le reflet de la taille des canaux pour lesquels ils ont été conçus autant que de l'époque qui a marqué leur déclin en tant qu'outils de travail. Les bouleversements rapides qui s'enchainent sur les fleuves et canaux depuis la fin du XIX^{ème} siècle laissent sur le carreau des milliers de ces « petits gabarits » qui, en 100 ans à peine, auront connu la gloire dont bénéficient les innovations autant que le désenchantement du déclassement qui s'ensuit. Mais ce sont ces mêmes bateaux qui, dès les années '60, trouvent une seconde vie en-dehors du circuit commercial du transport fluvial, en tant qu'habitations permanentes sur les cours d'eau bruxellois et wallons.

Plus récentes et moins connues que leurs homologues parisiennes, néerlandaises ou même britanniques, ces dernières forment le cœur de cette recherche, dont les bases ont été jetées en 2011 pour les besoins d'un mémoire de Master en anthropologie. Trois ans plus tard, c'est forte des observations tirées de ces premières pérégrinations que j'en reprenais le fil dans le cadre d'un doctorat. La présente monographie représente donc l'aboutissement de plusieurs années d'implication auprès des habitants d'anciens bateaux de commerce transformés en habitation sur les fleuves bruxellois et wallons.

Cinq axes ont traversé et orienté mes terrains de bout en bout :

- (1) Les discours des nouveaux propriétaires quant à l'acquisition de leur embarcation et à la sortie de cette dernière du secteur batelier ;
- (2) Les rénovations effectuées ainsi que les savoirs et savoir-faire mobilisés à bord ;
- (3) Les imaginaires et pratiques d'(im)mobilité partagés par ces fluviaux ;
- (4) Leurs relations entre eux ainsi que vis-à-vis des autorités...
- (5) ... à l'heure où les fronts d'eau connaissent un regain d'intérêt.

Problématique et enjeux

L'objectif initial prévoyait d'analyser les analogies entre, d'une part, les pratiques domestiques et mobiles d'habitat fluvial contemporain et, d'autre part, la reconversion des fronts d'eau urbains en zones économiques, récréatives, culturelles et paysagères pour en proposer une interprétation sensible au regard de la littérature. Cette proposition se basait sur l'identification d'enjeux plus larges, toujours d'actualité. Le

rapport à la norme de l'habitat fluvial en effet oscille entre deux eaux. Accusé de flirter avec la légalité, d'abuser d'une situation dans laquelle il est toléré, le cadre actuel lui permet difficilement de sortir de relations purement clientélistes, restreignant les possibilités de recours aux droits en matière de logement.

A la fois habitation, transport et usager des voies navigables, le bateau d'habitation entre difficilement dans les cases hermétiques d'un fonctionnement politique et administratif cloisonné par matières¹⁸. Un double débat émane de ces questions : d'un côté, celui des formes de propriété et plus particulièrement du fleuve comme espace public et, de l'autre, celui de l'inadaptation de la réglementation à une situation qui appelle à combler un vide juridique persistant et reconnu par les autorités elles-mêmes¹⁹.

Loin d'être reconnu comme un habitat pertinent parmi d'autres, l'habitat fluvial est encore envisagé comme une excentricité minoritaire et isolée²⁰, et ce malgré la persistance du phénomène – presque soixantenaire – ainsi que le nombre impressionnant de demandes d'emplacement de longue durée déposé auprès des autorités. En outre, la gestion des problèmes quotidiens (accès aux impétrants, résolution des conflits – fréquents – avec les pêcheurs, entretien des bateaux,...) dépasse largement les compétences et attributions des fonctionnaires du Port et des Voies navigables, seuls interlocuteurs des habitants de l'eau. Néanmoins, la tendance va plutôt

¹⁸ Aussi, « considérant la nécessité de règlementer le stationnement de longue durée des bateaux et installations flottantes sur le domaine public régional wallon des voies hydrauliques », c'est de l'initiative du Ministre des Travaux publics que sortit il y a deux ans (et complètement disparu des radars depuis) un « Projet d'Arrêté Ministériel relatif au stationnement de longue durée de bateaux sur le domaine public régional des voies hydrauliques »... Invitée à prendre connaissance du document et à le commenter, l'Association des Habitants du Fleuve de Wallonie a pu relever (notamment sur base des commentaires de la part de fonctionnaires laissés « en suivi » dans le fichier Word qui nous a été transmis !) les ambivalences de la situation. Plusieurs articles notamment exigeaient le respect de normes d'ordre sanitaire (défaut d'entretien sanctionné, obligation « dans la mesure du possible » d'installer une station d'épuration à bord,...), esthétique (interdiction de procéder à « des transformations trop importantes »), architecturales (les transformations ne peuvent « compromettre ni la stabilité ni la résistance de sa structure »),... sans plus de précision. Le gestionnaire des voies hydrauliques ne disposant ni des compétences ni des moyens pour faire respecter ces considérations nécessitant de définir d'autres dimensions par ailleurs en matière de logement notamment, ces articles furent retirés des dernières versions dont nous avons eu connaissance...

¹⁹ Lors d'un rendez-vous entre le Président, le Trésorier et la Secrétaire (moi !) de l'association des Habitants du Fleuve pour discuter d'un projet d'arrêté ministériel relatif au stationnement de longue durée sur la voie d'eau, le Premier Attaché Délégué de la Direction de la Gestion des Voies Navigables (Service Public de Wallonie) déclara : « Au Fédéral, ils s'aperçoivent que le problème est énorme. Il y a un vide juridique que nous on doit combler. Mais ils préfèrent faire la politique de l'autruche alors bon... » (Namur, 11 juillet 2016).

²⁰ Pour reprendre les termes de Nicolas Bernard (17-06-2017), « ce n'est pas un secteur de niche comme on aurait tendance à le penser parfois : au fond, cela devient un mode d'habiter comme un autre ; on ne peut pas le réduire à un caprice de post soixante-huitard ! La motivation qui pousse vers l'habitat fluvial, n'est pas d'ordre pécuniaire : c'est d'abord un choix de vie assumé ; c'est un choix positif, ce n'est pas un choix par défaut. »

dans le sens d'une intensification de ces conflits. Alors que les circulations sur et le long des fleuves belges se diversifient, les habitants fluviaux ne sont toujours pas reconnus à l'égal des autres usager.e.s et encore moins comme habitant.e.s ou citoyen.ne .s à part entière²¹.

Ainsi cette habitante qui, en déplacement pour le boulot, apprend à l'aéroport qu'elle a été radiée du registre de sa commune sans autre forme de procès car, malgré la possibilité de domicilier à bord, on lui refuse depuis plusieurs années de reconnaître l'emplacement officiel de son bateau comme résidence principale. Ou encore ces dix bateaux sommés de déguerpir de leur emplacement pour cause d'« intérêt public », à savoir : d'une part, la pétition émanant de certains voisins du nouvel immeuble riverain appelant à déloger ces bateaux qui, selon eux, « ne devraient être que de passage » et « [leur] gâchent la vue ». Et, d'autre part, la volonté de la Ville de reprendre la gestion des quais afin d'en exploiter une partie au profit d'un bateau de croisière y faisant ponctuellement escale. Une perspective soutenue par le représentant officiel des voies navigables actuellement en charge, qui partage ouvertement l'idée qu'« un bateau n'est pas fait pour être habité ».

De son côté, l'autorité fédérale est claire au sujet du statut du « bateau-logement » qui, lit-on sur le site Internet du Service Public Fédéral de la Mobilité, « n'existe pas dans la réglementation ». A l'heure actuelle, ce sont donc les gestionnaires des voies navigables des trois régions qui définissent leurs propres règles en la matière et peuvent par ailleurs en déléguer la gestion aux Communes. Ces règles se limitent généralement à fixer le montant de la redevance annuelle et à regrouper dans des zones circonscrites un nombre maximum de bateaux tolérés au moyen d'autorisations délivrées « à titre purement précaire et de pure tolérance »²². Le statut juridique des habitants fluviaux se trouve alors sur un pied d'égalité avec celui des pontons de pêche et des embarcadères privés, donnant régulièrement lieu à des interprétations très larges et peu motivées de la part des autorités ainsi qu'à des décisions arbitraires, prises de manière unilatérale.

Comme partout en Europe, les fronts d'eau urbains, longtemps délaissés par les pouvoirs publics, connaissent aujourd'hui un renouveau dans le cadre de projets d'infrastructures à large échelle, les inscrivant dans de nouveaux motifs de vie et de loisirs orientés vers l'eau (Kinder, 2015 : 1&2). Cette « réappropriation »²³ (parfois appelée « flurbanisation » (Le Sueur, 2012)) semble préconiser certains usages au détriment d'autres pratiques

²¹ Les choix en matière d'écriture inclusive seront explicités plus loin.

²² Service Public de Wallonie, « Conditions générales applicables à toutes les autorisations d'occupation/utilisation du domaine public », article 1.

²³ Un terme qui traduit bien les enjeux autour des formes de propriété qui se jouent ici.

tout aussi publiques, jugées pour « excès de présence » ou « abus d'usage » (Breviglieri & Pattaroni, 2005). S'il n'est plus à démontrer que l'espace public est « un domaine de négociations, d'antagonismes et de compromis entre différents segments de la collectivité » (Van Crieelingen, 2014 : 37), la mise en relation du caractère public du fleuve dans le but qu'il génère un dynamisme touristique et économique primant sur des habitations existantes explicite « les formes de gouvernement et les modes de vie » (Denèfle, 2016 : 9) que les gestionnaires des voies hydrauliques ainsi que la Commune entendent soutenir, en Wallonie autant qu'à Bruxelles.

Ces enjeux, d'autres formes d'habitations non conventionnelles telles que les caravanes en campings permanents, yourtes, *tiny houses*,... les partagent sur la terre ferme. Si depuis 2013, en Wallonie, les habitations citées disposent d'un statut particulier (« habitation qui n'est pas un logement », art. 22 bis du Code wallon du logement), les infractions réglementaires dues aux prescriptions légales encore floues et les levées de boucliers à l'encontre de l'habitat léger notamment restent monnaie courante²⁴. En outre, l'habitat fluvial ne peut actuellement prétendre à ce statut²⁵, les fleuves n'étant pas repris dans les zones prédéterminées par le gouvernement...

Bien que, pour certains habitants, vivre de manière décalée vis-à-vis de la norme fasse partie de l'attractivité du phénomène, cette non-reconnaissance aux yeux des autorités et de l'administration, au-delà du déficit symbolique, les place dans une situation instable (révocable à tout moment, « leur reconnaissance dépend d'un pouvoir extérieur qui s'impose à eux » (Lion, 2015 : 25)) parcourue de nombreux manquements. Parmi ceux-ci, citons en exemple l'impossibilité de prétendre aux primes à la rénovation ou à un emprunt hypothécaire, écartant de facto de cette opportunité d'habitation dispendieuse

²⁴ Voir notamment le site du collectif Halé : <http://www.habiterleger.be/>

²⁵ Article 22 bis du code Wallon du logement (et de l'habitat durable) (je souligne) : « La Région accorde une aide aux ménages de catégorie 1 qui créent ou améliorent une habitation qui n'est pas un logement lorsque celle-ci est : – située dans des zones » habitat permanent « déterminées par le Gouvernement; – située dans des zones déterminées par le Gouvernement occupées par des habitations qui ne sont pas des logements. Le Gouvernement détermine les conditions minimales d'habitabilité et de sécurité auxquelles doit répondre l'habitation. » L'esprit de cet article est le suivant : le législateur prend acte que des citoyens vivent dans d'autres formes d'habitat et souhaite promouvoir ces dernières par le biais d'aides pécuniaires réservées aux initiatives de mise en place de ce type d'habitations. Ces habitations en revanche « ne sont pas des logements » dans la mesure où elles ne doivent pas s'assujettir aux règles classiques s'attachant au logement standard, mais bien à un arsenal de règles de salubrité spécifiquement définies pour ce cas de figure. Nicolas Bernard, lors de la conférence du 17 juin 2017, interpellait un représentant du Cabinet du Ministre des Travaux Publics présent dans la salle afin de d'étendre cette mesure à l'habitat fluvial lors de la détermination des zones spécifiques : « on est toujours en attente de cet arrêté du gouvernement et ça j'invite, puisqu'on a un représentant dans la salle, j'invite le gouvernement à prendre ce courage politique de définir des zones le long de fleuves pour pouvoir accueillir de tels types d'habitat alternatif ».

tout qui ne pourrait mobiliser les sommes requises pour procéder à l'achat, à l'entretien ou aux transformations du bateau...

En définitive, cette forme d'habitation met à l'épreuve la flexibilisation et la pluralisation des cadres administratif, technique et juridique. L'évolution des structures et cette « exploration des possibles » s'avèrent nécessaires « pour éviter l'inertie et la normativité des procédures standards de production et de gestion du logement » (Pattaroni, Kaufmann & Rabinovich, 2009). Et ce, d'autant plus que l'habitat fluvial se présente pour un nombre croissant de Belges comme une opportunité de vie pertinente, désirée et désirable.

Sujet de recherche

En tant qu'anthropologue, c'est sur cette dernière dimension en particulier que j'ai choisi d'orienter cette monographie. Par le biais d'une ethnographie circonscrite et aussi fine que possible, je m'attache à y décrire en profondeur « l'ensemble des expériences et des activités au travers desquelles une personne s'efforce de vivre une vie qui mérite d'être vécue (Sen, 1999) » (Pattaroni, 2013 : s.p.), ainsi qu'à en proposer des pistes de compréhension.

Ce sont donc bien les modes de vie des habitants de bateaux-logements bruxellois et wallons, soit « l'ensemble d'aspirations et de capacités des personnes qui se constituent à la rencontre entre les caractéristiques de la personne (liées à son expérience passée, ses ressources, ses apprentissages) et les prises offertes par son environnement » (*id.*) qui forment le sujet de cette recherche.

L'angle des « régularités observables » partagées collectivement sur l'ensemble des territoires bruxellois et wallons, à partir de l'observation de modes toujours nécessairement pluriels, a été choisi au détriment d'une approche favorisant la comparaison entre profils et localités. Ce choix, certes discutable, m'est néanmoins apparu comme le plus juste et le plus pertinent afin de répondre à deux difficultés en partie inhérentes aux enjeux qui viennent d'être énoncés.

La première raison relève de la difficulté supplémentaire de garantir effectivement l'anonymat des acteurs de terrain s'ils avaient été associés, même sous pseudonymes, à des emplacements précis. Cette précaution s'impose non seulement à la demande de certains protagonistes eux-mêmes, mais aussi en raison de la situation d'entre-deux réglementaire qui vient d'être décrite. Enfin, il m'a fallu tenir compte de certains discours ou pratiques sensibles et susceptibles d'être dommageables aux principaux concernés (et à moi-même).

D'autre part, en raison de la tendance à minimiser l'ampleur d'un phénomène considéré comme fantaisiste, le sujet souffre d'un manque de connaissances profondes et globales. Sans prétendre avoir atteint cet objectif – mais tout en espérant néanmoins avoir apporté ma pierre à son édification – il me semble qu'une étude segmentée aurait contribué à détourner à nouveau le débat d'une tendance de fond qui traverse l'ensemble du phénomène dans son hétérogénéité.

A l'heure de la « diversification des modes de vie au sein de populations autrefois rassemblées dans la même classe » (Pattaroni, 2013 : s.p.) et de la valorisation de l'autonomie individuelle, l'enjeu semble en effet moins résider du côté de la construction d'un « habiter », que dans la recomposition d'un monde commun. C'est donc la cohabitation qui apparaît comme « l'enjeu le plus actuel, le plus requérant » (Macé, 2016 : 112)²⁶.

Plutôt qu'à une « somme d'écarts » (Macé, 2016 : 95), l'attention se porte sur la *forme* de vie choisie par des habitants qui ne partagent pas nécessairement un positionnement social et économique équivalent. Amarrées en chapelets le long des berges, toutes proues vers le lointain, ces habitations horizontales côtoient la verticalité des immeubles en milieu urbain, comme celle des rangées d'arbres ou des hauts fourneaux en périphérie. Par là-même, l'attention est dirigée vers « quelque chose de plus que des particularités éparpillées : une forme globale d'existence, qui acquiert d'emblée une signification éthique et politique » (Macé, 2016 : 243).

Aussi, à la suite de Michel Agier (2015), je ferai l'hypothèse que cette prise d'espace est également une prise de parole. En occupant des territoires en mouvements, ces pratiques « éventuellement minoritaires [...] remettent au jour un désir et un « appel » vers un horizon de ville rêvée [...] » (Agier, 2015 : 10). Entendons-nous : plutôt que de remplacer d'anciens modes de vie qui seraient déclarés obsolètes, ceux-ci reposent plutôt sur une actualisation de formes architecturales, de systèmes de valeurs et de rapports au monde particuliers mais déjà connus par ailleurs (Thomas, 2011 ; Pattaroni, 2013).

Luca Pattaroni identifie trois sphères d'expériences permettant de lier « les dimensions plus expressives, les ressources et les usages engagés dans la constitution et l'inscription spatio-temporelle d'un mode de vie » (2013 : s.p.) (Pattaroni, 2013 ; Thomas & Pattaroni, 2012 : 114 ; Pattaroni, Kaufmann & Rabinovich, 2009) :

²⁶ « Il s'agit de passer d'une demeure (d'un oïkos) à une autre : de l'« économie » à l'« écologie » – la première ayant suffisamment montré qu'elle est assez inhabitable, mais la seconde n'étant pas encore prête à l'habitat » (Macé, 2016 : 112, italiques originales).

- a) Dimension sensible (habiter) : relative à la définition du « chez soi », qui dépasse bien entendu le « seul lieu où l'on loge » pour englober les expériences qui amènent à éprouver la qualité sensible de l'environnement (préférences moderne/ancien, nature/urbain, sentiment d'aisance,...), y compris la sécurité ontologique.
- b) Dimension sociale (rencontrer) : le développement d'un « rapport satisfaisant à autrui », notamment par le biais de relations familiales et amicales (ancrage social local, relations de voisinage, anonymat, recherche d'homogénéité, de convivialité,...) qui amènent à éprouver la qualité sociale de notre environnement.
- c) Dimension fonctionnelle (utiliser) : caractère pratique des activités quotidiennes (mobilité quotidienne, fréquentation du quartier) et contraintes structurelles (accessibilités, services) qui amènent à éprouver la qualité fonctionnelle de notre environnement.

Sur cette base, on peut identifier les questionnements ayant présidé à l'écriture de la présente monographie. D'abord, comment le bateau, dans ses dimensions spatiales, temporelles et matérielles, donne-t-il prise à l'actualisation de critères d'une vie désirée et désirable aux yeux de ces habitants ? Ensuite, comment l'environnement pratiqué se trouve-t-il reconfiguré au travers des usages quotidiens et ponctuels, ainsi que dans les imaginaires, et inversement ? Enfin, comment ces différentes sphères interagissent-elles et donnent-elles lieu à des configurations de vie inédites ?

Même si ces dimensions ne sont pas identifiées comme telles dans le corps de texte où c'est la structure du bateau et ses déplacements qui induiront l'itinéraire du propos, elles y sont pourtant omniprésentes. Leur articulation présente l'avantage de réconcilier les différentes échelles constitutives de l'habitat fluvial, ses caractéristiques matérielles et sociales, en accordant du crédit au « déploiement dans le temps et l'espace des activités qui donnent corps à ces expériences qui importent » (Pattaroni, 2013 : s.p.). De cette manière, l'habitat fluvial est rendu à sa complexité sans sacrifier aux paradoxes et ambiguïtés de ce phénomène hybride, ambivalent, traversé d'entre-deux. Amphibie, en somme.

Structure de l'ouvrage

J'ai voulu cette monographie à l'image du terrain : faite d'expérimentations nécessaires, construite dans le flux bien que suivant des itinéraires clairs, poussée par des courants mais pas déterminée par ceux-ci, à la limite des cadres conventionnels qui, dans une certaine mesure, apportent néanmoins les balises d'un débat commun.

Cette démarche, mise en pause dans cette introduction le temps de vous en livrer les clés, a déjà été mise à l'épreuve du prologue. Ce dernier portait en germes la logique guidant la structure générale de l'ensemble de l'ouvrage : tandis que Claude traçait le fil rouge de la ballade, nous l'avons suivi dans l'émergence de ses associations, appelant à l'enchaînement indifférencié de descriptions, mises en relation et interprétations. Le propos suivait un cheminement clair, bien que construit dans le mouvement imposé par l'itinéraire.

L'orientation horizontale et la présentation en colonnes obligeaient les lectrices et lecteurs à retourner le document sur sa longueur. Une position inconfortable les amenant probablement se débattre avec des pages indociles et à conscientiser la lourdeur de l'objet. Appelant plus communément à être tenu verticalement, l'ouvrage ainsi conçu a contraint le lecteur à adapter sa position et ses habitudes de lecture. Il n'en fallait pas moins pour, progressivement, nous décentrer et parvenir à « penser depuis l'eau », dans l'horizontalité du bateau...

Il s'agit aussi de cette manière d'assumer la particularité du regard anthropologique, toujours nécessairement ancré dans un réel de référence. Qu'on ne s'y trompe pas pour autant : si le point de vue est effectivement situé puisqu'impliqué et implicant (cfr *infra*), le propos n'en est pas moins basé sur des données solides, rigoureusement récoltées grâce à cette immersion de longue durée. Retour à la verticalité cependant, une dimension qui, on le verra, nous amènera dans les tréfonds de l'objet et à son approfondissement. L'alternance entre horizontalités et verticalités sera bien présente néanmoins et nous permettra de déplier le propos en suivant la configuration du bateau et des connexions ainsi amenées de manière cumulative. En raison de cet « agencement ouvert » (Lowenhaupt Tsing, 2017 : 22), il convient de préciser enfin la logique, le contenu et les objectifs de chacune des trois parties autour desquelles cette monographie a été construite.

(Partie I. Sources) Nous débuterons avant toute chose par une mise au point sur le contexte en amont de l'écriture de cette thèse. L'objectif de cette partie est double. D'une part, expliciter la raison du choix du sujet ainsi que son évolution au fil du temps et des

embûches. J'y exposerai mes familiarités avec celui-ci, les zones d'ombre, ainsi que mes positionnements sur le terrain. D'autre part, conjointement à ce cadre épistémologique, les outils méthodologiques mobilisés pour récolter les données au centre de ce travail seront commentés. En plus de l'immersion participante de longue durée en effet, des entretiens semi-directifs ainsi que des expériences de cartographies à différentes échelles m'ont permis de diversifier les approches, de composer avec les difficultés autant que de préciser certains aspects de la recherche. En définitive, il s'agira donc de clarifier certains partis pris et points-de-vue inhérents au terrain, à la place négociée par la chercheuse dans celui-ci, aux effets de son altérité inexorable, ainsi qu'aux choix méthodologiques. Tous, en effet, se trouvent reflétés dans la monographie.

(Partie II. Courants) Toujours dans l'optique de fournir les clés de compréhension de cette approche hybride et processuelle du phénomène d'habitat fluvial, la seconde partie s'attachera à faire le point sur la littérature mobilisée. D'abord, si les recherches consacrées spécifiquement à ce sujet ne sont pas nombreuses, elles existent néanmoins. Bien vite cependant, il s'agit d'étendre le spectre d'intérêt vers d'autres pays ainsi que vers des objets connexes. Ensuite, l'étude d'un milieu aquatique implique, afin de prendre en considération ses spécificités « amphibies », de dépasser les biais d'approches conceptuelles « terrestro-centrées ». Les récents travaux de plusieurs auteurs bénéficieront d'un éclairage particulier en ce qu'ils m'ont été utiles pour approcher et penser l'habitat fluvial « avec » et « depuis » l'eau. Enfin, sans les détailler de manière exhaustive puisqu'elles entendent émerger de la description, les balises adoptées pour cadrer et analyser les thématiques centrales de cette monographie seront précisées. En définitive, cette partie permettra d'explicitier les filiations conceptuelles, théoriques, ainsi que les diverses influences disciplinaires qui ont imprimé la direction prise par cette monographie.

(Partie III. Immersion) Ce III^{ème} chapitre constitue véritablement la colonne vertébrale de la monographie. Il est divisé en deux parties. La première débute sur le quai et envisage les différentes manières de monter à bord. On y examine en profondeur les diverses facettes du bateau qui s'offrent à la vue de chacun. La seconde partie nous fait entrer et déambuler dans les intérieurs. Ils se dévoilent depuis la perspective des habitants, à partir de leurs expériences corporelles, imaginatives et de leurs affects. Ils se révèlent également à la lumière de ma propre implication qui fait la part belle au mouvant, aux modulations des corps, des espaces et des objets²⁷.

²⁷ A ce sujet, voir entre autre : Laplantine, 2018 ; Lemonnier, 2012 ; Vuilleminot, 2009.

L'objectif est d'examiner en détails les configurations extérieures et intérieures des bateaux d'habitation ainsi que les dynamiques (matérielles, imaginaires, relationnelles) à l'œuvre lors de la transformation du bateau de commerce en bateau d'habitation. D'une composante morphologique à une autre, en passant de pièce en pièce, d'échelle spatiale en échelle temporelle, nous suivrons les enchevêtrements d'histoires, d'expériences et d'activités qui en émergent. De manière cumulative, ces dimensions se feront progressivement l'écho les unes des autres en vue de rendre compte de l'épaisseur des modes de vie qui caractérisent l'habitat fluvial. Plus fondamentalement, cette partie s'intéresse aux définitions d'un « chez soi » et d'une sécurité fondamentale ainsi qu'au développement des rapports à autrui. Elle nous plongera dans des manières d'être au monde en termes de genre, d'intimité, d'individualité et de collectivité, d'inscription dans des environnements locaux et des temporalités globalisées.

Au terme de ce chapitre, nous aurons dressé le portrait à la fois (1) des habitants : leurs situations familiales, conjugales, professionnelles, économiques, leurs centres d'intérêt, leur âge, leur genre,... ; (2) de leurs bateaux : à quoi ils ressemblent, leur évolution, leurs contraintes, leurs inerties, leurs spécificités,... ; (3) de leurs relations : comment ils s'approprient l'un l'autre, leurs transformations et adaptations conjointes, ce qu'ils laissent voir ou dissimulent aux regards,... ; (4) des réseaux d'acteurs humains et non humains avec lesquels ils interagissent au quotidien : les modalités de rencontre et d'interaction avec les chantiers navals, les autorités administratives, animaux, visiteurs de tout ordre, promeneurs et curieux. On s'en apercevra, les trois sphères d'expérience définies en introduction (habiter, rencontrer, utiliser) ne seront pas isolées du corps de texte puisqu'elles se coudoient et s'interpénètrent constamment tout au long du développement.

(Partie IV. Confluences) Le socle de la IV^{ème} partie aura été préalablement posé dans les parties précédentes. Il s'agira alors de faire converger des éléments à première vue disparates autour d'un fil commun : la manière dont le potentiel d'itinérance de ces bateaux est actualisé ou non par les habitants fluviaux. En suivant et en prêtant attention à ces multiples formes de mouvements – mouvement empêché ou potentiel, immobilités volontaires et temporaires, il s'agira de mettre en lumière la façon dont les individus « prennent connaissance du monde, mais aussi comment ils fabriquent ce monde physiquement et socialement à travers la manière dont ils bougent et mobilisent les personnes, les objets, les informations et les idées » (Büscher & Urry, 2009 : 112, ma

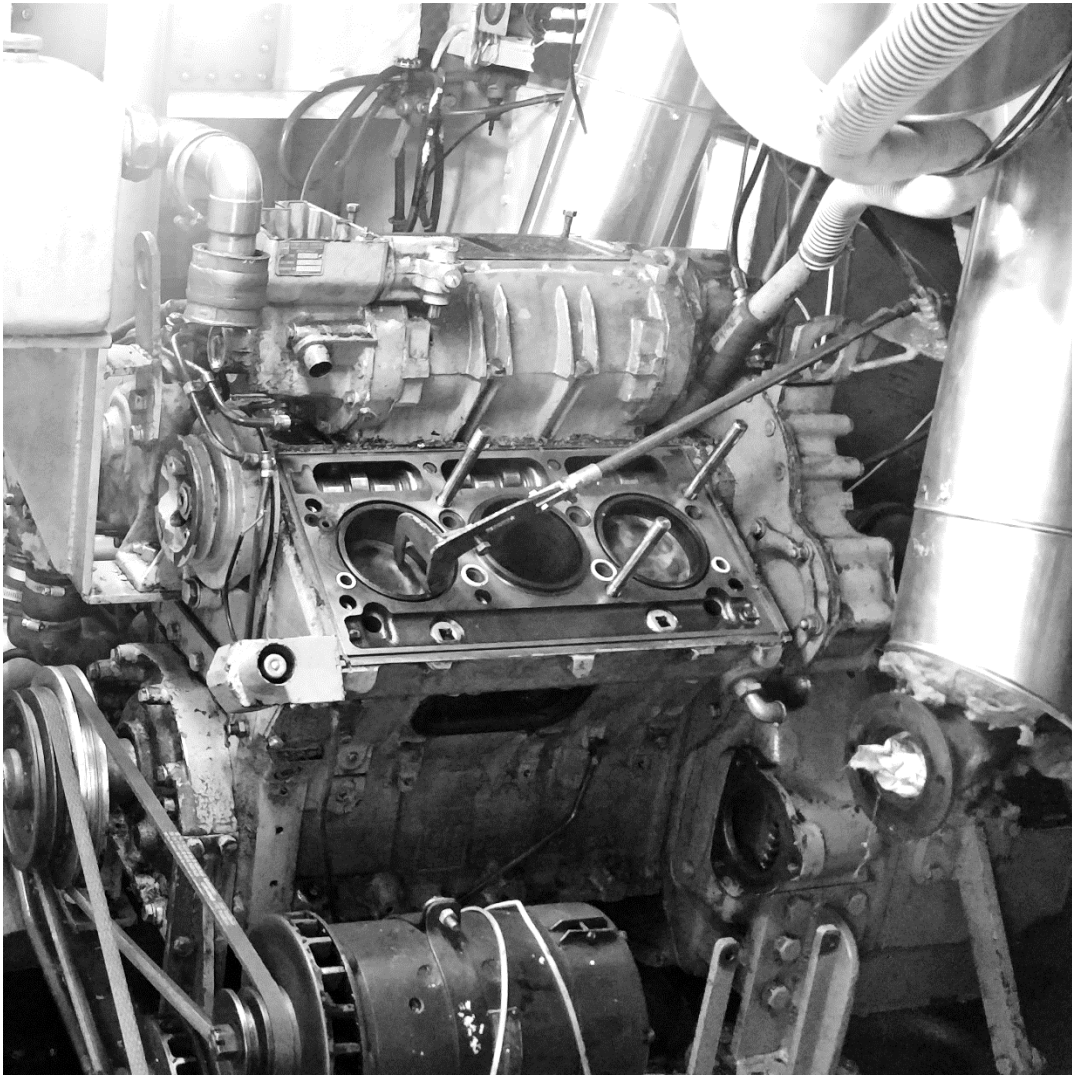
traduction²⁸). Ce faisant, ce sont donc à la fois les expériences, les idéaux ainsi que les imaginaires (et notamment les figures idéales-typiques suscitant à la fois l'attraction et la méfiance) liés aux déplacements et circulations dans l'espace autant que dans le temps qui seront investiguées (mobilité, motilité, héritages, transmissions, achat et vente).

A cet égard, trois dimensions seront explorées. Premièrement, du côté des ancrages, comment le bateau reste-t-il à quai ? Comment l'immobilité du bateau est-elle pratiquée – non pas comme un état de pis-aller paresseux, pendant négatif d'une situation idéalisée de déplacement, mais comme possibilité de mobilité à part entière ? Une fois fait, nous verrons que ces bateaux ne sont peut-être pas aussi statiques qu'ils n'y paraissent. Nous pourrions alors investiguer la manière dont ce potentiel d'itinérance est mis en pratique (ou non) : ses raisons, rythmes, routes, vitesse, obstacles et expériences,... Enfin, forts de l'ensemble des éléments qui auront déjà été abordés, dans les chapitres précédents notamment et que cette partie entend faire converger, nous nous intéresserons aux modalités de circulation du bateau dans le temps entre ses différents occupants.

La densité des informations livrées dans ces pages par l'intermédiaire d'une structure peu ordinaire pourrait, à juste titre, susciter des réserves. Afin d'éviter de passer à côté des débats auxquels cette recherche espère contribuer autant qu'elle entend faire émerger, les idées-clés seront synthétisées **en aval** de la monographie. Après être revenue sur les éléments qui, à mon sens, auront caractérisé la présente démarche ainsi que le phénomène d'habitat fluvial tel que j'ai pu l'observer en Wallonie et à Bruxelles, il me semblait important de l'inscrire dans une vue plus large. Je terminerai donc en développant deux questionnements, qui sont aussi des inquiétudes, relatifs aux formes de propriété ainsi qu'à la rhétorique de la perte, plus que jamais d'actualité.

Il me reste à vous remercier, très sincèrement, d'accepter de me suivre dans l'itinéraire proposé. Une mise en garde cependant : attendez-vous éventuellement à ne pas arriver exactement là où, initialement, vous pensiez aller...

²⁸ "It is not just about how people make knowledge of the world, but how they physically and socially make the world through the ways they move and mobilize people, objects, information and ideas."



PARTIE I. SOURCES

SOURCE *n.f.* : **1.** Eau qui sort du sol. Endroit d'où sort l'eau qui est transportée dans les rivières. **2.** Origine, début, point de départ, cause de quelque chose. Ce qui produit quelque chose. **3.** Référence ou indication de l'origine d'une information ou d'une citation.

WIKTIONARY – TLFi – LAROUSSE EN LIGNE

1. Cadre et cheminement d'une étude sur l'habitat fluvial contemporain

1.1. Itinéraire préliminaire

A la sortie de la gare de Namur, le pont du train Bruxelles-Luxembourg enjambe la Meuse. Les quelques secondes de surplomb suffisent pour que le voyageur apprécie à la fois – à l'aller – la Citadelle Vauban sur les hauteurs boisées, le confluent avec la Sambre, les immeubles à balustrades en aluminium tout droit sortis des années '60 et l'enfilade de « péniches » en rive gauche. Au retour, c'est sur le pont et l'écluse dits « des grands malades » que coule le regard. A nouveau, la masse d'acier des « Spits* », « Campinois* », « 38 mètres* », « tjalks* »,... amarrés en ribambelle sur les deux rives, s'impose. D'un côté, des maisons hautes et étroites, leurs jardinets allongés débouchent sur le rivage réservé aux piétons et cyclistes. De l'autre, les tours d'immeubles d'un hôpital, d'une institution bancaire et d'appartements haut-de-gamme, leur répondent désormais en lieu et place d'un ancien port de déchargement. C'est depuis ce train qui me ramène de Louvain-la-Neuve (où j'étudie) à la maison parentale (et retour) que je choisis en 2011 de consacrer mon terrain de fin de master en anthropologie²⁹ à ces bateaux que la courte traversée suffit à révéler.

Au cours de ce premier terrain, alors que je m'attends à naviguer sur les 1500 kilomètres de voies navigables belges (et pourquoi pas, au-delà ?), j'apprends que ces bateaux ne servent plus au transport de marchandises par voies d'eau. Anciens outils de travail de gabarits* particuliers, ils sont maintenant habités par des « gens d'à terre »* qui n'ont pour la plupart aucune connaissance préalable de la vie sur l'eau ou de la batellerie. En montant à bord, leur intention n'est d'ailleurs pas de s'engager dans cette profession. Ils sont professeurs, rentiers, fonctionnaires, mécaniciens, cuisiniers, directeurs, retraités, architectes, comptables ou encore policiers,... Après leur journée de travail sur la terre ferme, ils retrouvent leur bateau, qui est leur habitation permanente, souvent amarré à proximité de leur lieu de travail mais aussi de la famille.

Les cales, renfermant autrefois du sable, de la ferraille, des céréales,... ont été entièrement transformées en salons, chambres, cuisines, salles de bains. Quant aux moteurs de ces embarcations, ils ne sont pas nécessairement fréquemment sollicités ; certains ont même tout bonnement disparu lors des travaux de transformation. Pour d'autres, leurs mécaniques presque centenaires s'avèrent quelque peu capricieuses, trop

²⁹ Master 120 (années académiques 2010-2012) en anthropologie à finalité approfondie, Université catholique de Louvain et Pontificia Universidad Católica del Perú ; mémoire réalisé sous la direction du Professeur Alain Reyniers. Disponible en ligne : <https://cdn.uclouvain.be/groups/cms-editors-laap/photos/working-papers/WP7.pdf>

onéreuses ou trop rares que pour être réparées. Enfin, bien que le désir de se déplacer avec leur habitation soit très présent dans les discours de ces habitants fluviaux, les expériences mobiles à bord sont nombreuses mais ne passent pas nécessairement par la navigation.

Au cours de cette première recherche, outre la découverte de ce phénomène qui dément presque toutes les préconceptions que j'en avais, plusieurs éléments me surprennent. D'abord, seuls quelques romans et ouvrages d'architecture évoquent alors le phénomène, souvent présenté comme pendant parasite du transport par voie d'eau en plein déclin dans le premier cas, et plutôt envisagé sous l'angle de l'expérimentation de la contrainte des lieux dans l'autre. Bien que la batellerie artisanale ait fait l'objet d'études historiques, ethnographiques et folkloristes, l'habitat fluvial (comme habitation permanente telle que décrite précédemment, sans la profession de batelier, s'entend) semble être le parent pauvre des recherches sur les milieux aquatiques, marins et fluviaux.

De manière générale, c'est plutôt l'idée d'une erreur de parcours ou celle d'un épiphénomène minoritaire, œuvre de quelques marginaux, nantis ou précarisés selon les versions, qui semble être communément partagée, à commencer par les habitants eux-mêmes. Pourtant, après investigation, la demande pour ce type d'habitation se révèle être importante et augmente même. Auprès des autorités, les listes d'attente pour l'obtention d'un emplacement de longue durée s'allongent, sans qu'il y soit nécessairement donné réponse. Le cas, à cheval sur différentes législations faute d'un cadre adapté, donne du fil à retordre à l'administration qui doit par ailleurs composer avec l'intérêt grandissant d'une diversité d'acteurs en faveur des voies d'eau qui, de leur côté, cumulent les reconversions.

En effet, la situation namuroise étudiée à l'époque ne constitue bien entendu qu'un fragment d'un phénomène amplement répandu sur l'ensemble des fleuves belges mais aussi hollandais, français, britanniques,... Là aussi, bien avant la Belgique d'ailleurs, les fronts d'eau autrefois industriels s'étaient vus transformés en lieux de promenades, de loisirs, de vie. Qui plus est, contrairement à ce qu'il m'était donné d'entendre, l'habitat fluvial existe en réalité depuis plus d'un demi-siècle en Wallonie et à Bruxelles, soit la moitié d'une carrière pour les plus vieux des « 38 mètres » (type de bateau couramment reconverti pour des raisons qui seront développées au cours de ce travail), voire bien plus longtemps en d'autres lieux.

Ce sont ces observations qui constituent la base du projet de recherche dont les résultats vont vous être présentés dans cette monographie. Initialement, celui-ci prévoyait d'une part d'analyser les pratiques d'habitat fluvial à Bruxelles et d'autre part d'étudier le processus de reconversion du territoire du Canal en Région de Bruxelles-Capitale. L'objectif final était d'identifier les analogies entre les deux volets pour en proposer une interprétation sensible au regard de la littérature. En choisissant l'observation participante comme méthode de recherche privilégiée, je proposais en même temps de me rendre attentive aux histoires particulières, à suivre « avec l'attention qu'ils réclament » les voyages de mes interlocuteurs, de prendre au sérieux « ce qui pourrait susciter des ricanements » (Stengers, dans Lowenhaupt Tsing, 2017 : 11), ainsi que les « connexions qui mettent au défi les classifications de nos savoirs » (*ibid.*, p. 8).

Avec cette approche comme prérequis, immanquablement, les intentions initiales du projet devaient se voir restructurées. Ce qui n'a pas manqué d'être le cas. Ainsi donc, ce sont non seulement les lieux, les méthodes, mais aussi l'objet de recherche qui se sont progressivement reconfigurés, jusqu'à influencer la construction du propos final. En effet, plus mes données s'épaississaient, plus l'imbrication des thématiques, des échelles spatiales et temporelles me paraissaient indissociables les unes des autres, au risque le cas échéant de sacrifier la richesse d'un phénomène aussi complexe que fuyant.

J'ai voulu cette monographie à l'image du terrain : faite d'expérimentations nécessaires, construite dans le flux bien que suivant des itinéraires clairs, poussée par des courants mais pas déterminée par ceux-ci, à la limite des cadres conventionnels qui, dans une certaine mesure, apportent néanmoins les balises d'un débat commun. Il s'agit aussi de cette manière d'assumer la particularité du regard anthropologique, toujours nécessairement ancré dans un réel de référence. Qu'on ne s'y trompe pas pour autant : si le point de vue est effectivement situé puisqu'impliqué et implicant (cfr *infra*), le propos n'en est pas moins basé sur des données solides, rigoureusement récoltées justement grâce à cette immersion de longue durée.

1.2. Ceci n'est pas une fiction : se situer

En effet, l'anthropologue Jean-Pierre Olivier de Sardan (2008) le développe clairement : il est moins pertinent d'évaluer la qualité du travail de l'anthropologue sur base d'un critère d'objectivité qu'à l'aune du « pacte ethnographique » qu'il passe tant avec les acteurs de terrain qu'avec ses lecteurs. La validité scientifique de ses travaux ne relève pas d'une véridicité falsifiable mais, *de facto*, en raison de la nature empirique de sa méthode, de la plausibilité (Olivier de Sardan, 2004). En effet, il s'agit d'assumer que, « si

le texte ethnographique ne peut jamais *refléter* la réalité, et ne peut donc ‘parler en son nom’, il ‘parle *de* la réalité’ et s’efforce de la décrire et de la comprendre de la façon la moins infidèle possible » (*ibid.*, p. 46 ; italiques originales). L’auteur résume cette démarche comme suit (Olivier de Sardan, 2008 : 28) :

En anthropologie, les ‘effets de réel’ sont à la base de notre rhétorique, le ‘je vous garantis que là-bas cela se passe bien ainsi’ est notre fond de commerce. D’une certaine façon, l’anthropologue scelle avec son lecteur ce qu’on pourrait appeler un ‘pacte ethnographique’ qui assure de notre sérieux et de notre professionnalisme : ce que je vous décris est réellement arrivé, les propos que je vous rapporte ont réellement été tenus, le réel dont je vous parle n’est pas un réel de fiction, ni le produit de mes fantasmes. Ce pacte ethnographique est une conséquence du fait que les données ethnographiques sont pour une grande partie produites par les interactions du chercheur avec les sujets de son enquête : seul son témoignage personnel en garantit la véracité.

De cette assomption découle un corrélat selon lequel l’anthropologue, qu’il ou elle le veuille ou non, est ontologiquement *impliquée* : « il s’agit de reconnaître que notre intentionnalité identitaire nous implique d’emblée et d’office avec autre chose que nous-mêmes » (Singleton, 2008 : 43), défend Michaël Singleton. En effet, c’est là un prédicat inhérent à l’exercice de l’observation participante que de « se mettre intentionnellement en dehors de nos repères d’espace-temps, pour expérimenter ceux des autres que nous tentons d’étudier » (Vuilleminot, 2011 : 128).

Lorsque je choisis de consacrer mon terrain de mémoire aux bateaux-logements namurois en 2011, même si cette région m’est depuis longtemps familière³⁰, le sujet ne m’en semble pas moins exotique et dépaysant ; que du contraire... Pour moi qui ai grandi entre les briques financées grâce aux aides de la « Société Nationale de la Petite Propriété Terrienne » et l’ « âme » louangée des pierres bleues d’une fermette du Condroz reconvertie³¹, dans des familles pour le moins sédentaires dont l’essaimage semble

³⁰ « Namur est une ville située à 30 kilomètres de ma commune natale, elle se trouve être la première « grande ville » lorsque l’on remonte des Ardennes vers Bruxelles. Par ailleurs, je la connais depuis longtemps... Pour y être allée au cinéma après que la salle communale de ma ville eût fermé ses portes, pour avoir arpenté ses rues bondées durant les Fêtes de Wallonie, pour y avoir travaillé comme étudiante, pour y avoir flâné avec des amis car nous la trouvions plus distrayante que notre unique rue commerçante, ... » (Daffe, 2012 : 11).

³¹ Si ces détails peuvent paraître anecdotiques, ils sont pourtant caractéristiques des spécificités belges en matière de propriété et me paraissent importants pour préciser mon point de vue « situé ».

n'avoir jamais dépassé la vallée de la Meuse belge, ces habitations d'acier mobiles flottant dans des embruns marins présentent tous les traits d'un sujet de recherche atypique et inédit.

Comme le développe Maude Reitz dans sa thèse consacrée aux habitations sur roues (fourgons, camions, bus aménagés), « le rapatriement des terrains ethnographiques et la disparition de la distance géographique entre observateur et observé auraient pu remettre en cause cette fascination pour l'altérité ou du désir portée vers celle-ci » (2016 : 33). En l'occurrence, en choisissant d'étudier l'habitat fluvial en premier lieu, je n'échappe effectivement ni à l'idéalisation de l'anthropologie classique à l'égard du nomadisme et de la prétendue liberté conférée par un déplacement supposé constant, ni à sa sympathie vis-à-vis de groupes pensés a priori comme marginaux, et ce malgré ma proximité tout au moins géographique, voire culturelle, avec ce terrain.

On voit donc ici à quel point un bain culturel commun ne préserve pas de « la tendance à exotiser le 'réel des autres' » (Ouattara, 2004 : 12). A vrai dire, ce processus me paraît en partie inéluctable dès lors qu'une recherche, aussi impliquée et impliquante soit-elle, entraîne par définition une relation d'extériorité « en regard de cet objet » (Reitz, 2016 :33). Qui plus est, il ne faudrait pas oublier trop rapidement dans cette équation l'altérité qu'incarne presque indubitablement l'anthropologue ne fut-ce que par sa simple corporéité³². Dans mon cas, comme on le verra, mon âge et mon genre, dans un terrain largement masculin où mes interlocuteurs ont en moyenne 25 ans de plus que moi, suffisent à trahir un positionnement « situé ».

Ainsi donc, l'anthropologue n'est pas un.e simple spectateur.trice³³ d'une pièce de fiction que les « indigènes » joueraient pour sa propre satisfaction, pièce à propos de laquelle aucun avis ne serait émis et dans laquelle il ou elle ne jouerait aucun rôle, en coulisse comme sur scène (Singleton, 2008 : 53). En fin de compte, contrairement à ce que certain.e.s voudraient encore penser et sans entrer dans les détails d'un débat dont on aurait pu s'attendre à ce qu'il ait aujourd'hui été dépassé³⁴, les enjeux à mon sens se situent moins du côté de l'altérité, inhérente à la démarche anthropologique, de la

³² Ainsi, comme le soulève Marielle Macé (2016 :85) : « Tentez d'inventer des conduites, d'échapper au rôle dans lequel on vous attend, votre corps sera toujours là pour vous rappeler votre place — comme Bourdieu se sentait rappelé au Béarn par un accent qu'il détestait entendre dans la bouche d'un poète ou d'un intellectuel ».

³³ Afin d'anticiper les réactions irritées des allergiques à l'écriture inclusive, on fera remarquer que faire l'impasse sur la sexuation inéluctable de l'anthropologue desservirait complètement le propos avancé !

³⁴ Bien qu'on aurait pu penser ce débat épistémologique daté, la question de ma « proximité » (géographique, culturelle,...) avec mes terrains d'étude a pourtant été régulièrement questionnée par certain.e.s de mes pairs...

proximité ou de la distance (soient-elles géographiques, culturelles, idéologiques) que dans la définition-même des altérités privilégiées de la discipline.

En effet, bien que de plus en plus de travaux empruntent une autre voie³⁵, l'anthropologie possède toujours indubitablement ses « Autres » de prédilection. Ainsi que le soulignent Marc Abélès (2002), Martina Avanza (2008) ou encore David Berliner (2014), si de nombreuses ethnographies entendent aujourd'hui démontrer les multiples formes de résilience des populations concernées par la remise en question de leurs croyances et pratiques (soit, à peu près toutes...), la discipline reste empreinte d'une posture cognitive et émotionnelle « exo-nostalgique »³⁶ profondément ancrée qui se manifeste notamment dans le choix de ses sujets d'étude (Berliner, 2014 : 382), guidé en amont par l'identification, l'empathie ou la compassion (Avanza, 2008 ; Berliner, 2014).

Le « primitif », nous disent ces auteurs, prend désormais les traits spécifiques du réfugié, du militant pour la liberté, du cultivateur de coca, de l'autochtone, du faible, du pauvre (Berliner, 2014 : 383), du « sans » (papier, logement, travail,...) (Avanza, 2008 : 43) ou encore plus généralement, « des groupes situés dans des positions subalternes, voire marginales au sein de la société globale » (Abélès, 2002 : 37, cité dans Reitz, 2016 : 35). Parmi ceux-ci et comme le relèvent Jean-Loup Amselle (2011) ainsi que Maude Reitz (*op. cit.*), les groupes nomades – associés à des figures archétypales de liberté et de résistance – ont toujours constitué et continuent d'être des sujets d'étude convoités par les anthropologues.

On a déjà vu comment, en choisissant d'étudier l'habitat fluvial, je m'affiliais à cette idée. Néanmoins, en ce qui me concerne, c'est justement parce que mon premier terrain s'était révélé en décalage et en questionnement vis-à-vis de ces figures et formules d'équivalence, qu'il m'a semblé intéressant et important d'y consacrer une étude plus approfondie. Enfin, en plus de bénéficier des apprentissages des premières observations, j'y suis revenue en 2014 avec, entre les mains, ceux d'une formation supplémentaire en urbanisme et en aménagement du territoire, dont les enjeux, le regard autant que les

³⁵ Voir entre autres parmi les exemples récents : sur le trading haute fréquence (Laumonier, 2014) ; sur l'élite béninoise à travers l'analyse du Lion's Club (de Hasque, 2017).

³⁶ « La notion d'exonostalgie repose sur une vision de la nostalgie en tant que sentiment provoqué par le constat d'irréversibilité de la temporalité humaine (Berliner, 2014 : 375). Cependant, à l'inverse de la nostalgie proustienne, qui incarne une émotion de forte intensité suscitée par la résurgence involontaire d'un passé vécu en personne (*ibid.*), l'exonostalgie renvoie aux discours et sentiments éprouvés à l'égard d'un passé non expérimenté personnellement (Berliner, 2015 : 21). Une posture qu'Arjun Appadurai qualifie de « nostalgie en pantoufle » (Appadurai : 2005, cité dans Berliner, 2014 : 375) pour désigner plus largement le regret face à la disparition et à la perte présumées d'un passé, d'un monde, d'une culture,... éprouvés par d'autres individus (*ibid.*). » (Daffe, 2018a)

outils spécifiques n'ont certainement pas manqué d'influencer l'approche de la présente recherche³⁷.

Avant de présenter les modalités d'observation et de participation de cette dernière, le contexte de production des données, ainsi que ses difficultés, je clôturerai avec la remarque suivante. Si le rôle de l'anthropologue est bien de rendre compte de « la réalité dans laquelle sont engagées les personnes que nous avons étudiées, la réalité qu'ils créent en donnant un sens à leurs expériences, et par référence à laquelle ils agissent » (Becker, 1985 : 196, cité dans Avanza, 2008 : 54), Martina Avanza a aussi montré à quel point les questionnements étaient nombreux dès lors que ces réels de référence reposaient sur « des points de vue qu'on ne partagera pourtant jamais » (Avanza, 2008 : 56)...

Ainsi, l'habitat fluvial donne du fil à retordre à l'assumption selon laquelle l'anthropologie aurait pour tradition de « prendre parti pour les dominés »³⁸. Pour ma part, bien que je me positionne ouvertement en faveur de la reconnaissance et de la diversification de formes de propriétés et d'« habiter » non conventionnelles et marginalisées à certains égards, je me distancie néanmoins des « horizons de ville rêvée » (Agier, 2015) de certains de mes informateurs. Tout aussi « proches » que nous soyons devenus, ceux-ci se révèlent parfois être à l'opposé de l'idéal de société équitable, juste et inclusive que je souhaite défendre à un niveau personnel...

2. Outils et embuches de l'enquête

2.1. Début de l'implication et déclic de l'encliquage à Anderlecht

Cette recherche a débuté par une année de terrain au sein de l'Association de Défense de l'Habitat Fluvial à Anderlecht (Bruxelles). Début 2015, grâce à deux collègues, j'obtiens les coordonnées du Président de l'association dont, étrange coïncidence, l'acronyme (DHAFE) est mon homonyme... Je n'y vais pas par quatre chemins et avance cet argument comme entrée en matière dans un e-mail où je propose aussi de jouer un rôle actif dans

³⁷ Une discipline qui reconnaît aussi avoir quelques squelettes dans le placard et qui, de ce fait, n'échappe pas non plus aux remises en question de ses fondements épistémologiques. Depuis de nombreuses années, certains des courants qui la constituent s'identifient d'ailleurs fortement à l'anthropologie et à ses méthodes de recherche inductives ancrées dans des observations de terrain.

³⁸ « Considérant qu'il est de toute façon impossible de ne pas choisir son camp, Howard Becker, dans un texte intitulé « Whose side are we on ? », appelle à prendre parti pour les dominés. Concernant des objets explicitement politiques, il résume ainsi la question : « Nous prenons le parti des opprimés (underdog) ; nous sommes pour les nègres et contre les fascistes » [Becker, 1967, p. 244]. » (Avanza, 2008 : 48, italiques originales).

le cadre de ma recherche dont je dresse les grandes lignes. Gestion administrative, mise en place d'un blog, contacts avec les membres,... sont dans mes cordes, en fonction des besoins ; je suis disponible dès le lendemain, à raison de plusieurs journées ou soirées par semaine et le week-end, et ce pour les mois, voire les années à venir...

Quitte à mettre le paquet question disponibilité, je précise que seules 15 minutes suffisent, en vélo, depuis mon appartement pour rejoindre le Bassin de Batelage où sont amarrés les 21 bateaux-logements – à peu près les seuls autorisés à se domicilier en Région de Bruxelles-Capitale. Et voilà : Hartelijk dank en met vriendelijke groeten (il est néerlandophone...) ; « merci beaucoup et cordialement ». Cinq jours plus tard, je ne mets que 13 minutes (17 au retour, ça monte fort) pour rejoindre la péniche du Président où il m'a invitée à le rencontrer : il est enchanté par ma proposition car les tâches s'accumulent et il n'a pas le temps de tout traiter, d'autant qu'il trouve les autres membres peu impliqués. De mon côté, je suis on ne peut plus transportée par son enthousiasme auquel mon expérience de mémoire ne m'avait pas habituée, ayant alors dû user de patience pour voir s'entrouvrir quelques portes (Daffe, 2012).

Après que ma présence ait été validée en Assemblée Générale par une partie des membres de l'association, je débute mes « missions », dont la première est justement de rédiger le compte-rendu de l'après-midi. En parallèle à ce travail de secrétariat (participer aux réunions du comité d'administration, rédiger les procès-verbaux, les imprimer et les distribuer, répondre aux e-mails,...), m'est confiée l'organisation de divers événements : une réunion d'informations concernant les travaux sur la friche d'à côté, une fête des voisins ainsi qu'une formation aux premiers secours. Le premier volet est accompli dans une ambiance de relative confiance aux côtés du comité, composé de six membres, réunis à raison de deux fois par semaine à une fois tous les 15 jours en fonction des impératifs et conflits à régler. En revanche, pour des raisons que vous découvrirez au fil de ces pages, indépendantes d'un manque de bonne volonté de ma part, aucune des activités du second volet n'eut lieu.

Grâce à ces contacts avec le comité ainsi que lors des distributions de courriers, je rencontre progressivement d'autres habitants de la concession. La palette des réactions face à ma présence varie d'un excès d'entrain (que des conseils bien avisés me suggèrent de fuir), à de francs ressentiments motivés par des suspicions d'espionnage pour le Port (un classique en anthropologie...), en passant par l'évitement et l'indifférence, largement partagés. Je suis donc sur place toutes les semaines, de manière régulière mais non permanente, en pointillés, effectuant des allers-retours entre mon appartement

bruxellois et le Bassin de Batelage. Je poursuis également en parallèle mes activités scientifiques et d'encadrement au laboratoire à Louvain-la-Neuve.

Les mois passent, les réunions se succèdent. Je suis sollicitée pour quelques baby-sittings de dernière minute chez deux membres. En juillet, je séjourne à bord de l'un des bateaux dont le propriétaire – trésorier de l'association – parti en vacances, se montre réticent à le laisser inoccupé. Durant l'été, la fréquence des réunions diminue. Je prends alors part au projet initié par deux habitants visant à construire des îlots de verdure flottants. Les prototypes coulent. L'un des deux, lassé de la vie à bord, débarque et déménage en province. A la rentrée, deux cas occupent toutes les réunions qui se prolongent dans la nuit et par e-mail : celui de deux bateaux-logements amarrés en aval mais sommés par le Port de rejoindre la concession de DHAFÉ et celui d'un nouveau propriétaire peu soucieux du règlement intérieur et dont le chien se montre agressif... Des noms d'oiseau sont échangés entre voisins par voie électronique. Deuxièmes vacances pour le trésorier, deuxième séjour à bord pour ma part.

Le matériau est alors particulièrement riche puisque je suis non seulement les débats de près, j'y participe et – enfin ! – j'ai l'occasion de passer plusieurs nuits sur l'eau. Néanmoins, les dernières pages de mon troisième carnet de terrain, courant jusqu'à la fin du mois d'octobre, sont particulièrement claires à ce sujet : je frôle l'asphyxie et j'en viens à envier mes collègues dont la distance des terrains, leur longueur ainsi que leur nombre, conditionnés par l'obtention de visas, leur permettent d'instaurer des coupures relativement franches... Qui plus est, je m'empâte dans un rôle qui me ferme plus de portes qu'il ne m'offre d'opportunités de rencontres et d'évolutions dans les questionnements de ma recherche. Le diagnostic est sans appel : je souffre d'« encliquage » !

Associée à une faction locale (celle du comité d'administration), les autres habitants – dont certains sont membres démissionnaires des comités précédents – me tiennent à distance (Olivier de Sardan, 2008 : 94). Les réunions s'essoufflent au sein du comité dont les membres sont pris par leurs boulots respectifs et qui manifestent également leur besoin d'espacer les rencontres. Après plusieurs semaines de pause (à l'exception d'une fête d'anniversaire et d'un baby-sitting), les options pour contourner ce biais à l'intérieur-même de la concession me paraissent limitées. Je vais donc voir ailleurs, tout en maintenant un pied du côté d'Anderlecht néanmoins jusqu'à l'Assemblée Générale suivante, en mars 2016.

2.2. Extension des horizons en Wallonie

Entre temps, j'ai entrepris depuis plusieurs mois de dresser une vue d'ensemble du phénomène d'habitat fluvial en Wallonie. Aucune donnée claire concernant l'ampleur du phénomène en effet n'est disponible. La méthode ethnographique montre ses limites pour sonder un territoire aussi étendu que l'ensemble des voies navigables et anciennement navigables des régions bruxelloise et wallonne. Quoique... Depuis le début de mes recherches, je remarque que l'explication de mon travail à quiconque m'interroge à ce sujet suscite régulièrement le partage de connaissances issues de pratiques routinières : « Mon collègue habite sur une péniche du côté de Clabecq... » ; « J'ai pensé à toi en passant à Profondeville, y'avait un bateau avec plein de fleurs sur une grande terrasse ! »,...

Tant et si bien que ces informations émanant d'« une expérience ou une connaissance directe du territoire » (Palsky, 2013 : 11) sont progressivement collectivisées dans une cartographie disponible en ligne, ouverte à la participation du plus grand nombre (« Story Map » d'ArcGis Online). Je complète les données de mon côté en effectuant des repérages depuis Google Maps puis en me rendant sur place. Plus encore que de mettre en évidence certaines informations relatives au phénomène (localisation, nombre et types de bateaux, réputation, imaginaires à son égard,...), cette cartographie se révèle être, petit à petit, le support de discussions et de négociations avec les habitants fluviaux eux-mêmes.

D'une part, des réactions mitigées émergent de la part de deux d'entre eux, qui dénoncent le caractère « militaire » d'une telle entreprise. D'autant que des rumeurs parlent de la mise en place d'une nouvelle réglementation peu favorable aux bateaux-logements : « si quelqu'un de l'administration tombe sur ton site, c'est fini pour nous, ils sauront où on est amarrés et on devra partir ». Une probabilité peu plausible dans les faits puisque seules les zones régularisées localement (bien que de manière précaire) sont recensées, et non les rares bateaux isolés au bord de la légalité, dont la révélation aurait pu en effet entraîner des conséquences plus problématiques. Néanmoins, je mets un terme à ce projet ainsi qu'à sa diffusion, car l'enjeu désormais n'est plus celui de l'exhaustivité, mais celui de la rencontre.

D'autre part, je suis contactée par un habitant fluvial qui s'avérera par la suite devenir un acteur de terrain proche : « On fait un peu le même boulot : vous faites un recensement des bateaux existants et moi je suis occupé à mettre sur pied une association qui permet la rencontre entre habitants fluviaux » (15-12-2015). Rendez-

vous est pris début janvier sur son bateau, à Namur, pour discuter de nos intentions respectives. Tyler me fait visiter les lieux. C'est le deuxième bateau qu'il aménage lui-même et dans lequel il vit, le premier ayant été ravagé par les flammes. Il explique comment cette première expérience malheureuse lui a néanmoins permis de corriger les erreurs de conception qu'il estime avoir commises dans sa première habitation : « dans celui-ci, j'ai vraiment fait en sorte d'exploiter tout l'espace. J'ai même fait des placards sous les « *plats-bords* »*. Tu sais ce que c'est ? Tu connais un peu le vocabulaire ? » (08-01-2016).

Dans l'entretemps de sa phrase, il a rejoint son bureau – attendant à la cuisine où nous sommes assis – d'où il ramène crayon et feuille de papier sur laquelle il trace aussi minutieusement que schématiquement les cales d'un bateau, auxquelles viennent s'adjoindre les noms des différentes parties de la structure. Je comprends que cet informateur n'est plus un bizut de la vie sur l'eau ; en quelques secondes, il fixe les savoirs incorporés pendant ses nombreuses années de vie à bord et révèle de la sorte une partie de son expérience.

Par le biais de cette image réalisée à mon intention, mon interlocuteur semble assoir sa place tout en me désignant la mienne au sein du terrain que je prétends intégrer. Lorsqu'il me demande si je connais le vocabulaire batelier, la question est rhétorique. Le schéma est exécuté pour m'être remis en mains propres et que je l'emporte, comme on confie des clés, ou plutôt comme un contrat à respecter. Ce geste est d'ailleurs accompagné d'une autre question (vaguement ironique), sur mes conditions de participation : « tu paies combien pour venir ? ». Par l'entremise de ce document, mon interlocuteur me révèle sa position de *gatekeeper*, « qui ouvre la voie vers d'autres acteurs-clés ou vers des scènes culturelles difficiles d'accès » (Olivier de Sardan, 2008 : 91).

L'entrevue se conclut avec l'invitation à la première assemblée générale de la toute fraîche Association des Habitants du Fleuve de Wallonie, au sein de laquelle je réalise la seconde partie de mon terrain, activement jusqu'en juin 2017, puis de manière sporadique jusqu'à l'heure d'écrire ces pages. Après dissolution du premier comité pour cause de tensions interpersonnelles, le rôle de secrétaire – à nouveau... – me revient, tandis qu'un voisin amarré sur la rive d'en face prend le poste de trésorier. C'est reparti pour des réunions hebdomadaires (maintenant à 40 minutes de train de mon domicile) et des e-mails à la pelle, contrebalancés par les prospections : nous faisons du porte-à-porte pour recruter de nouveaux membres partout en Wallonie, et la cartographie

précédemment décrite nous aide à repérer les emplacements que nous n'avons pas encore visités.

En tout, en comptant ceux repérés de son côté par Tyler, nous avançons le chiffre approximatif de 250 bateaux-logements, correspondant à environ 400 habitants fluviaux à Bruxelles et en Wallonie. L'association grandit relativement rapidement et se maintient désormais à une centaine de membres. Ces habitants, qui ne connaissent généralement pas d'autres propriétaires de bateaux d'habitation que leurs voisins directs, font connaissance au cours des nombreuses activités organisées : réunions d'informations sur les assurances fluviales, dîners, Village flottant, assemblées générales,... Je les y rencontre moi aussi, d'autant que je fais partie du comité organisateur et suis chargée d'y distribuer les cartes de membres, T-shirts et autres drapeaux...

Outre ces festivités et leur organisation, notre avis est sollicité par le Directeur des Voies Navigables au sujet du texte du nouveau règlement d'amarrage de longue durée, que nous épluchons et dont nous discutons avec le responsable. Une grande partie de nos remarques sont prises en compte dans la version remise au cabinet du Ministre en charge qui n'y a depuis lors donné aucune suite. Par l'intermédiaire de l'association, les contacts réguliers et les bonnes relations se multiplient avec les membres les plus assidus : je réalise 5 séjours à bord, en l'absence des propriétaires partis en vacances – de quelques jours à plusieurs semaines – et j'ai l'opportunité d'accompagner quelques navigations. Certains habitants deviennent mes « amis » sur Facebook et leurs publications me permettent de mieux connaître leurs centres d'intérêt (de même que les pages dédiées aux bateaux, aux fleuves et à la batellerie qu'ils suivent eux comme moi).

Ces nouvelles rencontres et expériences mettent en perspective les observations posées à Anderlecht, tout comme elles font émerger certaines tendances ainsi que des questionnements nouveaux. Si l'observation participante permet en permanence d'être « immergé dans des relations sociales verbales et non verbales », d'évoluer « dans le registre de la communication banale », de rencontrer « les acteurs locaux en situation quotidienne » (Olivier de Sardan, 2008 : 51), « elle ne permet pas d'accéder à de nombreuses informations pourtant nécessaires à la recherche » (*ibid.*, p. 54). D'autres moyens tels que des entretiens semi-directifs mais aussi la réalisation de plans *in situ*, sont alors mobilisés en parallèle de l'immersion.

2.3. Approfondissements et expérimentation au cœur de l'objet

En plus des 11 entrevues réalisées dans le cadre de mon mémoire, mobilisées pour cette recherche également, 28 entretiens semi-directifs enregistrés (je ne dénombre pas les

entretiens informels ou directement transcrits dans les notes de terrain) ont été menés à partir de questions ouvertes, au sujet de deux thématiques en particulier : les travaux de transformations effectués sur le bateau et le financement de celui-ci d'une part, la question du genre et plus particulièrement de la sous-représentation à bord des femmes seules ou dans un couple pour qui l'habitat fluvial serait un projet commun ou dont elles seraient les initiatrices.

En parallèle au premier thème d'entretien, 21 métrés d'intérieurs de bateaux sont relevés. L'objectif initial derrière la réalisation de ces plans est d'appliquer – je dois bien l'avouer, par pure curiosité et simple désir de profiter de la liberté de la thèse pour « bricoler » et expérimenter³⁹ – le cadre méthodologique et analytique offert par la théorie de la syntaxe spatiale⁴⁰ au contexte spécifique des bateaux d'habitation. Plus précisément, il s'agit de mettre en évidence la manière dont les usages observés sur le terrain modèlent la coque vide comme contrainte spatiale, ainsi que les dispositifs permettant soit de limiter, soit de faciliter certains types d'interactions à l'intérieur même du bateau ainsi que vis-à-vis de l'extérieur.

En définitive, les résultats de cette approche permettent de préciser ce que d'autres types d'observation avaient déjà mis en évidence. Plus encore, c'est le processus de production des plans en tant que tel qui, de manière inattendue, s'est avéré particulièrement instructif. En effet, réalisés *in situ* par mes soins, aidée pour 5 d'entre eux par mon compagnon, il s'est agi de mesurer chaque pièce, chaque embrasure de porte, chaque escalier du bateau, soit à l'aide d'un télémètre laser, soit à l'aide d'un mètre ruban et de reporter sur papier (dans un premier temps) la configuration accompagnée des proportions. Sous des airs de quête de précision, ce sont ni plus ni moins des dessins qui ont émergé, histoires en devenir plutôt qu'images fermées, espaces et temps localisés plutôt que dirigés par une logique de complétion propre à la peinture, à en croire Ingold (2011 : 220).

³⁹ Je ne peux décemment cacher que les raisons initiales qui m'ont convaincue de mener à bien ces relevés reposent uniquement sur l'excitation de réaliser une expérience sans idée préalable du type de résultats attendus, ni même de la pertinence de la démarche elle-même...

⁴⁰ La théorie, développée par Hillier et Hanson (1984 ; 1996 ; 1998) repose sur l'idée suivante, résumée par Letesson (2009 : 5) : « [...] une société investit un certain nombre de normes dans ses réalisations architecturales. En d'autres termes, l'élaboration d'un édifice particulier est régie par des conventions qui peuvent être d'ordre social, économique ou même politique. A l'inverse, selon différentes modalités, un bâtiment influence, contraint et aiguille les activités humaines qui s'y déroulent. »

⁴⁰ L'un des intérêts de cette analyse est d'avoir élaboré une méthode permettant de « traduire n'importe quel plan architectural classique en un ensemble de données objectives aisément comparables » (Letesson, 2009 : 5), de manière qualitative (analyse topologique) ainsi que de manière quantitative (analyse de visibilité).

Le plan, de ce fait, est nécessairement un parti pris, ne fut-ce que parce que, aussi précis soit-il, il n'est que la représentation temporaire de ce qui ne sera déjà plus le même dans les minutes, les heures, les jours qui suivent le passage de l'anthropologue : un meuble est déplacé, une cloison est abattue, une annexe est ajoutée,... On pourrait objecter dans ce cas que la précision métrique est secondaire. Et pourtant, sans mes mètres laser et ruban, tout un pan de compréhension de la vie sur l'eau me serait à jamais resté invisible, malgré les multiples séjours déjà réalisés à bord : s'agenouiller au sol pour placer le mètre, trébucher dans les escaliers trop raides, voir mon compagnon courber son mètre 91 sous un plafond bas (alors que mon mètre 68 y passe sans sourciller), pester contre les murs d'acier courbés, râler contre le mètre trop court pour la pièce.

Accéder à une pièce où s'entreposent des « brots » et galérer pour atteindre le mur, frotter ses vêtements aux murs fraîchement plâtrés ou dont la rouille s'est emparée, frissonner au son du grincement provoqué par le bout de métal du ruban sur l'acier à nu, se battre avec une porte étanche qui rechigne à s'ouvrir, repérer des portes condamnées, appeler son compagnon pour demander de répéter les mesures et remarquer que le son ne porte pas, marcher sur le ballast 1 ou 2 mètres sous le niveau de l'eau,... : c'est toute l'architecture du bateau, jusque dans ses plus petits recoins, dont j'ai pu prendre la mesure et incorporer, de même que le privilège que m'ont fait ces habitants en m'ouvrant leur porte, acceptant que je sonde jusqu'aux entrailles de leur habitation.

Les conséquences du constat sur lequel se base la seconde thématique sont doubles : l'écriture inclusive n'est pas utilisée dans cette monographie⁴¹ afin de rendre compte de l'une des spécificités de l'habitat fluvial qui se construit et se définit autour de masculinités particulières sur lesquelles nous nous pencherons. Et ce, même si les actrices de terrain sont bien présentes dans les extraits d'entretien cités. Il faut souligner à ce sujet que cette représentation résulte probablement d'un autre effet d'encliquage, conduisant à un traitement différencié dans la récolte des données en la matière.

En effet, puisque les hommes étaient omniprésents dans les rencontres et activités auxquelles je prenais part, les femmes s'avéraient particulièrement absentes de mes notes de terrain. Par conséquent, il m'a paru important, d'une part, d'investiguer si ce déséquilibre reflétait effectivement une réalité de terrain et, d'autre part, de questionner les interprétations émiques⁴² à cet égard. Alors que ces débats ont pu se mener dans le

⁴¹ Sauf lorsque ce ne sont pas les acteurs de terrain qui sont désignés mais les membres de la communauté scientifique par exemple.

⁴² En d'autres termes, les interprétations que les acteurs de terrain en font. Par contraste avec « étique », qui désigne le point de vue extérieur de la chercheuse. Parfois écrits « émic » et « étic ».

cours de mes observations et participations régulières avec les uns (transcrites en notes dont l'accumulation m'a permis de formuler les observations générales partagées dans ce travail), il m'a fallu en revanche provoquer des rendez-vous sous forme d'entretiens⁴³ pour avoir accès aux expériences des actrices de terrain (témoignages enregistrés et plus aisément utilisés bruts pour illustrer certains propos, néanmoins toujours nourris en première instance par des observations de terrain plus larges).

Pour terminer, il peut être intéressant de préciser que plusieurs retours sur cette recherche ont été effectués auprès des principaux concernés, soit au cours de discussions informelles au sujet de certaines interprétations en particulier (dont les thématiques qui viennent d'être évoquées), mais aussi plus formellement lors d'une conférence organisée dans le cadre du « Village Flottant » cité plus haut. A cette occasion, les résultats factuels et les enjeux que cette recherche a pu mettre en évidence ont été présentés par mes soins devant un public composé entre autres de plus d'une soixantaine d'habitants fluviaux rencontrés dans le cadre de ce terrain.

Pour cette raison, estimant que le cadre de ces pages se prête mal à des discussions publiques (qui ont en partie déjà eu lieu), m'inscrivant ici en priorité dans des débats scientifiques, entendu la sensibilité de certaines observations ainsi qu'au vu de la difficulté de garantir l'anonymat effectif à chacun, la lecture de la présente thèse sera, dans un premier temps, réservée à un public restreint. Tous les noms des acteurs et des bateaux ont été modifiés, en respectant autant que faire se peut les logiques de composition originelles. Dans le cas où, afin de faciliter la compréhension, un nom ne pouvait être dissocié d'une identité particulière (président, trésorier, ancien batelier,...) un deuxième pseudonyme peut avoir été attribué à une même personne.

Cette précaution s'impose non seulement suite à la demande explicite de certains protagonistes, mais aussi suite à l'impératif d'en protéger d'autres (et je m'y inclus) contre eux-mêmes ou vis-à-vis de leurs pairs... Enfin, tout lecteur, toute lectrice un peu familiers de mon terrain, des fleuves belges, ou par les contingences du hasard, est susceptible de connaître ou de faire la connaissance de certains de ces acteurs de terrain – ce qui s'est vérifié avec des collègues notamment. Par conséquent, il m'a également fallu dissocier tous ces noms d'avec les emplacements d'amarrage et le choix de ne pas effectuer de comparaison entre ceux-ci relève de cette logique également.

⁴³ A nuancer à nouveau car ces entretiens formels ne constituent évidemment pas l'ensemble des entretiens réalisés...



Bassin de batelage, Anderlecht



Drapeau du 100ème membre de l'Association des Habitants du Fleuve de Wallonie. Le logo a été réalisé par mes soins, sur base des indications du comité...



PARTIE II. COURANTS

COURANT *n.m.* : **1.** Déplacement ordonné d'un fluide. Mouvement d'un liquide, d'un fluide dans tel ou tel sens ; masse d'eau en mouvement. **2.** Cours, mouvement des idées, des sentiments. Ensemble d'idée, d'opinions.

WIKTIONARY – CNRTL – LAROUSSE EN LIGNE

1. La navigation intérieure et les gens du fleuve en Europe du Nord...

1.1. ... objets rares de l'anthropologie

Sept ans après avoir débuté ma première recherche à Namur, le constat demeure inchangé : les travaux académiques consacrés à l'étude de l'habitat fluvial en Belgique restent rares. Il s'agit donc de se mettre à l'affût des reportages journalistiques, coupures de presse et revues d'architecture belges, qui consacrent régulièrement quelques-unes de leurs pages à ces habitations insolites que sont les bateaux-logements (voir par exemple : Revue A+, 2006 : 37-47 ; IEB, 2013 : 8-9 ; Boudoint & Razafindramboa, 2016). En lisant entre les lignes des romans de Régine Espreux (2006) et de Christine Van Acker (2017 [1994]), dépeignant tous deux l'histoire de familles batelières du XX^{ème} siècle, se dessine aussi en filigrane la genèse de l'émergence de l'habitat fluvial en Belgique.

D'emblée, le réflexe est donc d'étendre le spectre d'intérêt vers les pays frontaliers. Mais les recherches ethnographiques consacrées à l'étude du phénomène y restent tout aussi rares. Pourtant, aux Pays-Bas, en France et en Grande-Bretagne notamment, le phénomène est populaire depuis plus d'un demi-siècle. Seul l'ouvrage de la géographe Kimberley Kinder sur le rôle joué par les occupations informelles et usages temporaires⁴⁴ des ports et canaux dans la métamorphose des fronts d'eau à Amsterdam et la redéfinition de politiques urbaines pour ces zones, débute avec un chapitre dépeignant l'histoire des « hippies dans les bateaux-logements »⁴⁵ (Kinder, 2015). Outre-Atlantique, le son de cloche est le même : si la ville de Sausalito est réputée pour son village de plus de 500 maisons flottantes par exemple, aucune étude anthropologique à ce jour n'a été réalisée – ou du moins publiée – sur ce phénomène.

Une observation partagée par Benjamin Bowles qui déplore également ce manque d'études consacrées aux fluviaux et, plus largement, au rôle subversif présumé des navigateurs (Bowles, 2015 : 39, ma traduction⁴⁶) :

Il reste encore beaucoup à faire pour que les anthropologues comprennent l'effet que la mobilité et la liberté de l'eau ont sur la vie sociale des navigateurs. Les exemples d'une telle vie sur les marges de l'état-providence

⁴⁴ Ex-hippies et squatteurs, défenseurs des droits queer, historiens amateurs, architectes professionnels, activistes environnementaux,...

⁴⁵ Chapitre I: "Hippies on houseboats"

⁴⁶ "There is still much to be done if anthropologists are to understand the effect that the mobility and freedom afforded by water has on the social lives of mariners. Examples of such a life on the water-bound margins of statecraft are obvious; the alternative sociality offered by the pirate ship has been a constant presence, taunting the edge of monolithic states since the beginning of human recorded history (Konstam, 2008) – although, as Dent (2012) notes, anthropology has, to its detriment, been lacking in its dealing with pirates and piracy."

sont nombreux, parmi lesquels la sociabilité alternative offerte par le bateau pirate a été toujours présente, narguant le bord des états monolithiques depuis le début de l'histoire humaine jamais enregistrée (Konstam, 2008) – bien que, comme le note Dent (2012), l'anthropologie a, à son détriment, échoué à traiter des pirates et de la piraterie.

Dans ce contexte, la récente thèse de cet ethnographe britannique vivant lui-même à bord d'un « narrow boat » fait donc figure d'exception (Bowles, 2015). Dans son travail, il analyse non seulement les motivations des habitants de bateaux itinérants du sud-est de l'Angleterre à vivre à bord, la manière dont ils acquièrent leurs compétences en tant que « boaters », leur rapport au temps et au monde (un monde flexible, fluide et non figé), mais aussi leur définition en tant que communauté, notamment face aux Agences d'Etat. Une recherche qui, bien entendu, trouvera beaucoup de résonances dans le présent travail. En-dehors de cette thèse, ce sont à d'autres types de catégories d'habitants fluviaux et maritimes qu'il faut ouvrir la recherche.

D'une part, l'analyse des configurations spatiales des voiliers et bateaux de plaisance ainsi que la construction du quotidien à bord occupent une place centrale dans les travaux sur les pratiques de navigation touristiques et de loisirs. Ainsi, la redéfinition « corps à corps » des normes de confort domestique (Brulé-Josso, 2011) et la recherche d'une sécurité ontologique à travers la négociation de structures sociales, spatiales et temporelles (Kaaristo & Rhoden, 2017) constituent des points de convergence entre une littérature héritée de la tradition phénoménologique britannique (Tim Ingold notamment) et des approches de la matérialité plus « latouriennes ».

Les terrains réalisés par Stéphanie Brulé-Josso au sujet des voiliers de plaisance habitables en mer en sont particulièrement exemplatifs en ce qu'ils étudient spécifiquement la chaîne opératoire séparant architectes navals et plaisanciers (2011). Les travaux de cette chercheuse sont également particulièrement précieux pour approcher les imaginaires entre navigateurs professionnels et amateurs, les relations politiques et de genre à bord ainsi que les pratiques de navigation (2012 ; 2010).

LA SITUATION AU NORD DU PAYS

Suite à la semi-privatisation des voies d'eau flamandes en 2006 et face aux difficultés juridiques grandissantes auxquelles ils se trouvaient confrontés, les gestionnaires du Nord du pays⁴⁷ ont pris le parti d'uniformiser la réglementation relative aux bateaux d'habitation pour l'ensemble de la Flandre. Désormais, le plan actuel prévoit non seulement une vue d'ensemble des emplacements disponibles, une communication plus transparente (incluant notamment la définition des différents types de bateaux d'habitation⁴⁸) ainsi qu'un statut juridique plus sûr pour les concessions de longue durée (Waterwegen en Zeekanaal, 2013 : 5). Le déplacement d'un bateau possédant un droit d'occupation n'est par exemple plus permis que pour raison de force majeure, ainsi que s'en réjouissaient les présidents de l'association regroupant les habitants du fleuve flamands, « Woonschepen college », lors de la conférence consacrée à l'habitat fluvial dans divers pays européens (Namur, 17-06-2017).

En revanche, ces derniers regrettent la hausse des prix accompagnant le nouveau plan qui, en plus d'un forfait annuel basé sur la superficie occupée, prend également en compte les spécificités des utilisateurs et de leur bateau⁴⁹ ainsi qu'un facteur de localisation (« omgevingsfactor » ; « locatiefactor »). Suivant la proximité de l'emplacement d'amarrage avec un centre urbain historique, les prix de l'immobilier aux alentours, les qualités environnementales de l'endroit et la présence de services publics, le tarif de location s'en trouve majoré. Cette politique fonde sa justification dans une visée « d'équilibre entre la demande croissante pour vivre à proximité et sur l'eau et la hausse parallèle des prix du marché immobilier, la diversité des activités proposées à bord et le contexte social dans lequel certains propriétaires de bateaux d'habitation se trouvent »⁵⁰ (Waterwegen en Zeekanaal, 2013 : 14).

⁴⁷ « De Vlaamse Waterweg NV » (soit, « la voie d'eau flamande »), depuis janvier 2018.

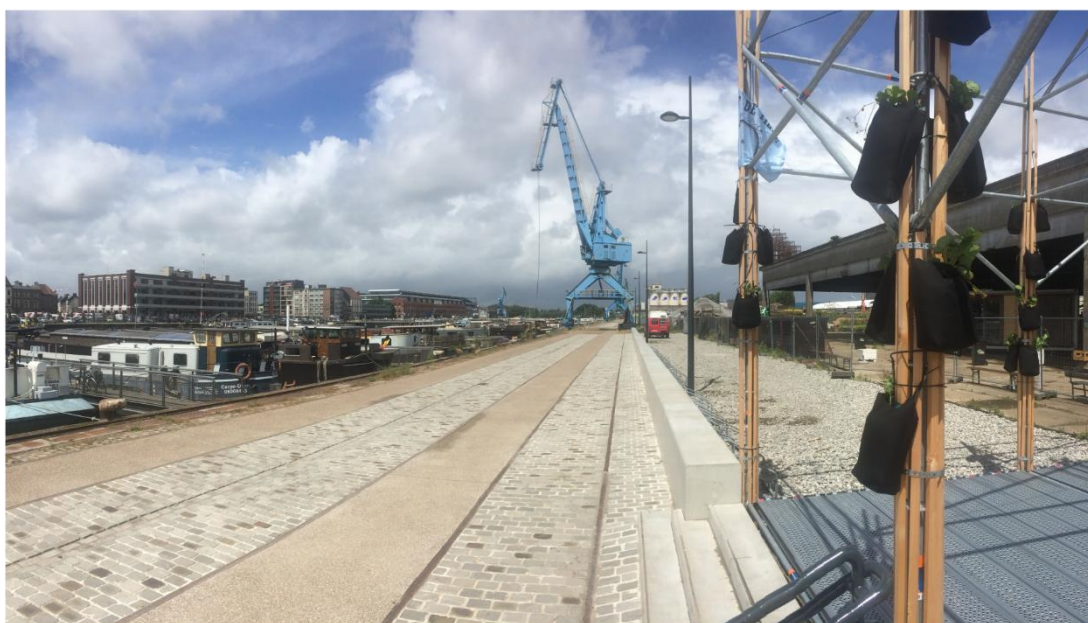
⁴⁸ Woonvartuig, woonschip (synonymes pour « navire d'habitation », nom générique désignant tout logement sur l'eau utilisé comme résidence principale), woonboot (« bateau d'habitation », bateau dont l'aspect extérieur n'a pas été modifié, ou de manière mineure), woonschuit (« barge d'habitation », bateau dont la superstructure a été radicalement modifiée mais possédant toujours la coque ou structure portante d'origine), woonark (littéralement « arche d'habitation », bateau entièrement modifié ou installation flottante conçue pour l'habitation mais ne possédant pas ou plus de coque d'origine ou de gouvernail. Très populaires aux Pays-Bas, elles ne sont autorisées nulle part en Belgique)... Ces définitions contribuent à reconnaître la diversité des transformations, des occupations, des destinations (Waterwegen en Zeekanaal, 2013 : 12-13).

⁴⁹ Tarifs pour les propriétaires de bateaux historiques ou à vocation socio-culturelle ou possédant un lien « nécessaire » avec l'eau : « Specifiek gebruikstarief : tarief voor specifieke gebruikers van vaartuigen met een historisch karakter of van vaartuigen met een sociocultureel aspect óf de specifieke gebruikers van woonboten die een noodzakelijke link hebben met het water. » (Waterwegen en Zeekanaal, 2013 : 15).

⁵⁰ « De prijszetting in het concessiebeleid zoekt een evenwicht tussen de toenemende vraag naar wonen aan en ook op het water en de bijhoren de hausse in de immobiliënmarkt, de diversiteit van activiteiten op vaartuigen als met de in bepaalde gevallen minder gegoede sociale context waarin sommige van de huidige woonbooteigenaars zich bevinden. »



Bateaux d'habitation (woonboten et woonschuiten) amarrés au « Nieuwe Voorhaven » à Gand (Quartier Muide-Meulestede), infrastructure industrielle portuaire du XIXème siècle dont subsistent 15 monuments classés, transformés en bureaux occupés par des industries créatives ou en voie d'être transformés en logements de haut standing (06-06-2017).



Bateaux d'habitation (woonschuiten exclusivement) amarrés au « Handelsdok » (Schipperkaai, Oude Dokken) à Gand, infrastructure d'activités portuaires du XIXème également, partiellement inactive depuis le milieu du XXème siècle. Depuis 2013, dans le cadre d'un plan de requalification de l'ensemble de la zone, les 34 bateaux bénéficient de l'accès aux impétrants et de nouvelles passerelles. Particularité de l'endroit et excentricité du bureau de paysagistes, les bateaux sont amarrés en vis-à-vis, perpendiculairement aux quais... La grue bleue, déplacée depuis d'autres quais, est l'une des « balises emblématiques » (iconische bakens) de ce plan de valorisation paysagère visant à « conserver » le passé industriel du lieu. En attendant la finalisation des travaux prévoyant la construction de 1500 logements (20% à vocation sociale, 20% pour revenus modestes), de bureaux, d'espaces publics et de récréation, les anciens entrepôts abritent des installations temporaires, concerts, bars, ateliers, expositions... (06-06-2017) www.oudedokken.be/

1.2. Professionnels des fleuves et des mers

De manière générale, les recherches consacrées aux groupes socio-professionnels de navigateurs tels que les bateliers artisanaux en fluvial et, en maritime, les marins pêcheurs ainsi que le personnel des cargos, fournissent des outils utiles à la compréhension de ces organisations socio-économiques et politiques particulières. A cet égard, les travaux d'Edwin Hutchins (1995) consacrés aux processus cognitifs au sein d'un équipage d'un navire de la Marine américaine m'ont permis de consolider mes observations en matière d'apprentissage « par corps » lors de la montée à bord de novices.

Arnaud Lemarchand (2016) quant à lui s'intéresse aux conditions de logement, de vie et de travail des travailleurs de la mer. Il met en évidence leur statut de travailleurs précaires globalisés et la reconversion (touristique et de plaisance notamment) du secteur en pleine crise financière. Les parallèles avec la batellerie et l'habitat fluvial sont nombreux : en effet, l'auteur propose aussi, à partir de ce cas d'étude, d'alimenter la réflexion sur les formes d'habitats non ordinaires, temporaires et mobiles en général, en tant que « manières d'habiter qui ne définissent nécessairement pas une essence nomade ou sédentaire des personnes, mais bien des passages dans une vie, dont la professionnelle » (2016 : s.p.).

En ce qui concerne la batellerie artisanale, les restructurations économiques auxquelles le secteur fut confronté dès la fin des années '70 ont contribué à la fragilisation du métier et de sa pérennité. De ce fait, la navigation fluviale bénéficia un temps d'un intérêt nouveau en France (et un peu en Belgique) en tant que groupe socio-culturel « authentique » menacé de disparition, ce qui sera d'ailleurs développé dans cette monographie comme donnée à part entière. L'article de Fabienne Wateau (1989) sur les structures de parenté et d'alliances des artisans bateliers constitue une base fondamentale pour comprendre des logiques encore à l'œuvre à l'heure actuelle, réactualisées cependant pas les habitants fluviaux. Enfin, les articles de Joëlle Vogeleisen et Denise Kuhne sur la péniche de commerce ainsi que le bateau-poussoir* offrent un regard ethnologique précieux sur les architectures de ces embarcations et leurs relations aux usagers (1999). Ces contributions participent à définir la manière dont le bateau se construit en tant qu'outil de travail et lieu de vie.

1.3. Navigations contemporaines et « voyages extraordinaires »

Plus récemment, les « mastodontes » qui sillonnent désormais nos fleuves, l'apparition des instruments de navigation électroniques à bord et le système d'affrètement globalisé semblent ne plus passionner la recherche. En étudiant l'histoire de la navigation intérieure de manière diachronique, à la lumière des évolutions techniques, culturelles, économiques et urbaines, Bernard Le Sueur fait figure d'exception. Son approche processuelle et résolument prospective a largement imprégné ma démarche lorsqu'il s'est agi de retracer la genèse du phénomène d'habitat fluvial (Le Sueur, 2012).

C'est à cet historien que l'on doit le terme de « flurbanisation » pour qualifier le phénomène de « redécouverte des voies d'eau » en Europe à partir des années 2000 (proposé en écho à la « rurbanisation » des urbanistes dans les années '60), élément central de cette monographie et d'un nombre grandissant de travaux. On peut citer à cet égard l'article de la sociologue Charlotte Paul et du géographe Nicolas Raimbault (2017) sur les expériences « flurbaines » des bateliers du Nord, intéressant pour comprendre des pratiques de déplacement « polytopiques » (travail, voyage, résidence). Enfin, en écho à ce qui a été évoqué précédemment, Bernard Le Sueur regrette lui aussi le manque de considération de la recherche en faveur des navigations intérieures (Le Sueur, 2012 : 225) :

Malgré la redécouverte des voies d'eau, les navigations intérieures tiennent encore une place secondaire dans la culture et les mentalités. Ne pas penser naturellement au fluvial constitue sans aucun doute un frein au repositionnement de ces activités. Lever cette hypothèque apparaît pour les chercheurs le grand défi des années à venir. [...] L'univers fluvial attend toujours une reconnaissance scientifique comme champ d'étude autonome. Pour les chemins de fer, il existe des centres de recherche, un système de bourses étudiantes, des séminaires et des colloques réguliers, un dispositif d'aides à la publication... Tout cela reste à mettre en place pour le fluvial en parallèle à une redéfinition des problématiques. Seule l'archéologie a fait les premiers pas dans cette direction.

Il faut noter cependant que, de plus en plus, des conférences internationales s'ouvrent aux discussions sur les mobilités et modes d'habiter aquatiques et ceux dits « amphibies », pour désigner les sociétés évoluant dans des environnements tantôt secs, tantôt humides – mais le plus souvent les deux à la fois (Krause, 2017). Ma participation à plusieurs d'entre elles m'ont fait prendre conscience de la nécessité de dépasser

l'opposition généralement acceptée entre l'eau et la terre ferme. C'est donc aussi dans un champ de recherche plaidant pour des études de, à travers et avec l'eau, moins biaisées par des logiques « terrestro-centrées » que je m'inscris.

Pour terminer, et avant de développer cette dernière idée, soulignons que la culture populaire n'est pas en reste en ce qui concerne les univers fluviaux et maritimes. Dans la mesure où elle a grandement contribué à forger un imaginaire du voyage et des fleuves, discret mais très présent sur le terrain, il était important de prendre en considération ces productions. Il suffit de penser à la longue liste de chansons évoquant la vie des mers, des ports, les balades le long des fleuves⁵¹ pour s'apercevoir qu'il serait vain de prétendre à l'exhaustivité sur ce point, mais certaines références s'avèrent assez emblématiques que pour être évoquées. La série télévisée « L'Homme du Picardie » d'abord, dépeignant le travail d'un marinier, Joseph Durtol, et de sa vie de famille à bord d'un 38 mètres sur les fleuves du Nord de la France à la fin des années '60⁵², semble avoir marqué plus d'un habitant fluvial...

Également explicitement nommé par un informateur, le classique de la littérature « Sans famille » d'Hector Malot (1878 !) fait mention d'une mère et son fils ayant établi domicile à bord d'un bateau-péniche (« Le Cygne »)⁵³. Présent dans plusieurs bibliothèques repérées à bord également (dont la mienne, à terre), l'ouvrage « Les navigateurs solitaires » de Jean Merrien (1968), côtoie régulièrement des œuvres de Jules Verne, aussi bien que des récits de corsaires, voyageurs au long cours et naufragés⁵⁴. Enfin, il n'est pas rare de voir trôner sur une table de salon l'ouvrage de Marianne et Bernard Henry (1982), « Voyageurs aux longs jours. Péniches, mariniers » ainsi que le joli recueil « Contes des sages au fil de l'eau » (André, 2008).

⁵¹ S'il est même besoin d'en citer, mentionnons évidemment i.a. : « Santiano », Hugues Aufrey (1961) ; « Amsterdam » Jacques Brel (1964) ; « Proud Mary », John Fogerty (1969), popularisée par Ike & Tina Turner en 1971.

⁵² Réalisé par Jacques Ertaud, diffusé par l'ORTF en 1968, rediffusé dans les années 80 (TF1 et FR3) et sorti en VHS puis en DVD en 2005. Musique de générique interprétée par Christian Barbier, acteur principal (« Ma péniche s'en va »).

⁵³ « C'est d'ailleurs la lecture de ce roman lorsque j'étais moi-même enfant, qui m'a poursuivi et qui a été le moteur de mon désir de faire pareil » m'explique par e-mail cet habitant soixantenaire, monté à bord il y a plus de 30 ans.

⁵⁴ Par exemple : Ceuppens, (1979). « A bord de la Magda » ; Tabarly, (1989). « Pen Duick » ; Poivre d'Arvor & Poivre d'Arvor, (2004). « Pirates et corsaires ».

2. D'une approche terrestro-centrée à l'anthropologie des entre-deux

2.1. Penser l'eau : de l'objet poétique à H₂O

A l'heure où l'eau s'avère à la fois menacée et menaçante, destructrice, polluée ou rare, elle occupe parallèlement une place grandissante dans les travaux académiques. Pour Franz Krause et Veronica Strang, tout se passe comme si le milieu académique redécouvrait les « liens profonds » qui unissent l'eau aux sociétés humaines (Krause & Strang, 2016 : 633). Stefan Helmreich (2011) suggère pour sa part que l'élément aquatique a longtemps joué le rôle de « machine théorique » (« *theory machine* », entendu comme objet qui stimule la formulation théorique) au sein des productions scientifiques. Dans cette perspective, il dessine une genèse en trois temps qui présente l'avantage de poser le cadre épistémologique des études consacrées à cet élément et d'en éviter les biais éventuels.

Chez les premiers ethnographes, l'eau (de mer essentiellement) est un objet a-théorique, « une substance sur laquelle méditer lorsqu'ils n'étaient pas occupés à théoriser » (Helmreich, 2011 : 133, ma traduction⁵⁵). Dépeinte de manière impressionniste, voire romancée, l'eau fonctionne avant tout comme objet de description qui ne prend jamais vie à bord d'une quelconque embarcation, mais toujours après qu'ils aient débarqué à terre. Plus tard, c'est sous l'angle de sa matérialité qu'elle est envisagée. Les notions terrestres sont alors projetées sur des sujets maritimes qui, à nouveau, trouvent leur légitimité à partir de la terre ferme, soutient Helmreich. Un bien commun « par nature », fluide et protéiforme, que les scientifiques s'attachent ensuite à étudier sans l'angle des modes de propriété, de gestion et de défense dans une perspective relationnelle⁵⁶ ; un exemple célèbre étant probablement celui qui a valu le Prix Nobel d'Economie à Elinor Ostrom, « *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action* » (1990), dans lequel l'auteure s'intéresse aux formes de propriétés collectives.

Un retour vers les mers comme connexions translocales⁵⁷ et la reconnaissance de la diversité de leurs écosystèmes, construits sur des dynamiques écologiques et sociopolitiques spécifiques (Helmreich, 2011 : 137) s'ensuit. Consécutivement,

⁵⁵ "I argue that such figures as Bronislaw Malinowski, Raymond Firth, Claude Levi-Strauss, and Margaret Mead treated water, paradoxically, as atheoretical, a substance on which to meditate when they were not building social theory."

⁵⁶ Helmreich prend pour exemple les travaux d'Ajantha Subramanian décrivant notamment la « poursuite des bancs de poissons mobiles par des pêcheurs » (2009 :158). Ladite mobilité tient moins dans la nature du poisson que dans la catégorie relationnelle dépendante des technologies et rapidité d'accès (Helmreich, 2011 :136).

⁵⁷ "Oceanization, a reorientation toward the seas as translocally connecting substance."

l'utilisation courante de métaphores liées à l'eau et à la liquidité (« flux », « flots », « vagues ») dans les travaux académiques témoigne également d'une manière de « repenser le monde dans des termes fluides mais aussi de prêter attention aux choses – réfugiés, nomades, armes, drogues, poissons – qui défient les frontières en ce qu'on les imagine « fluer » au travers »⁵⁸ (*Id.*, ma traduction). Alors que d'aucuns voient dans cette « montée des eaux » un espace de libération et de libre circulation, d'autres tels que Zygmunt Bauman (2000) associent plus volontiers l'idée de naufrage social et idéologique à une société désormais qualifiée de « liquide ». D'autres enfin mettent en garde contre l'essentialisme auquel une telle rhétorique enjoint⁵⁹.

C'est à l'encontre de cet essentialisme qu'Helmreich souligne l'importance d'envisager les productions académiques à la fois comme des outils de compréhension du monde et comme des phénomènes à étudier (Helmreich, 2009 : 23). Une démarche mise en pratique par Fanny Romain dans sa thèse, essentielle dans la compréhension des jeux politiques et attentes entre les différents acteurs sur le terrain de l'habitat fluvial. Elle y analyse en effet les discours écrits et oraux des concepteurs, du public et des riverains sur les pratiques d'aménagement des fleuves et leur influence mutuelle sur les formes urbaines (2010).

2.2. Avec et à travers l'eau, dans la profondeur du fleuve

C'est parallèlement à cette veine que s'inscrivent également des « explorations d'approches moins terresto-centrées » de l'eau (Bear and Bull, 2011 : 2261, dans Krause, 2017 : 403). Celles-ci, d'une part, entendent faire un pas plus loin dans la compréhension des relations entre les humains, non-humains et l'élément aquatique. A une lecture de l'eau comme objet d'évaluation et de contestation, auquel se surimposent des significations produites à travers des relations sociales et des schémas culturels, Veronica Strang et Franz Krause opposent une analyse convaincante des relations sociales pensées *avec* et *à travers* l'eau, en tant qu'actant co-constitutif d'un ensemble de relations et de significations (2016 :633)⁶⁰ :

⁵⁸ "Scholars have become interested in rethinking the world in fluid terms and also in looking at those things – refugees, nomads, weapons, drugs, fish – that challenge borders because they are imagined to "flow" across them."

⁵⁹ Notamment certaines études féministes étudiant l'usage des métaphores de l'eau fréquemment employées pour parler des « mondes féminins » (Game, 1995 :1992, citée par Helmreich, 2011 : 137).

⁶⁰ "[...] we consider water as a generative and agentive co-constituent of relationships and meanings in society." (une formulation qui ne se réclame pas directement d'influences latouriennes mais qui en reflète l'ascendant)

En mettant l'eau au premier plan et comme partie intégrante des relations sociales et politiques, nous soutenons que, plutôt que d'être imposées, les significations attribuées à l'eau émergent de ces relations (cf. Strang 2005). Plutôt que d'être de simples liens entre les acteurs humains, les relations sociales sont perçues comme incluant des engagements avec des animaux, des lieux, des choses et des matériaux qui contribuent activement, à travers leurs propriétés et comportements, à la formation et transformation de ces relations. (*Ibid*, 634, ma traduction)⁶¹

D'autre part, l'objectif est de dépasser l'ontologie terrienne selon laquelle l'eau et la terre ferme existeraient de manière distincte et devraient être maintenues séparées (physiquement autant qu'intellectuellement), appelant à une véritable anthropologie amphibie. Le constat part de recherches menées dans les environnements des deltas où l'interpénétration des deux ontologies et de leurs infrastructures (les routes suivent les canaux, et vice-versa) est constante (Morita, 2016, dans Krause, 2017 : 404), changeante et ambivalente. Pour Franz Krause, c'est justement de l'interaction et du mélange entre les gens, l'eau et la terre qu'émergent les vies humaines (Krause, 2017 : 404). Une proposition qui a joué un rôle essentiel dans mon approche de l'habitat fluvial.

En effet, par ce biais, toute pratique « oscillant entre deux eaux » peut être rendue à son ambivalence, à l'image de phénomènes de stagnation, d'immobilité, d'inertie, dans des environnements dominés par une rhétorique des flux et des circulations (cf. notamment O'Leary, 2016). Quatre dimensions sont proposées par Franz Krause pour étudier ces environnements physiques et socio-culturels particuliers. Bien que ces notions n'apparaissent pas en ces termes dans mes descriptions et analyses de l'habitat fluvial, elles ont fortement influencé ces dernières, raison pour laquelle je me permets de les évoquer brièvement.

- *Hydrosociabilité* : manière d'entrer en relation, non seulement à travers les formes de connexion « classiques » (parenté, amitié,...) mais aussi, simultanément, « de manière hydrologique, presque littéralement à travers l'eau qui coule – ou ne coule pas – entre eux » (Krause, 2017 : 404, ma traduction).
- *Volatilité* : traduit une notion de variabilité, de temporalité. Dans la lignée d'une approche amplement développée par Tim Ingold (2000) notamment, Krause

⁶¹ "We foreground water as an integral part of social and political relationships, arguing that, rather than being imposed, water's meanings are emergent from these relationships (cf. Strang 2005). Rather than being merely links between human actors, social relationships are seen as including engagements with animals, places, things, and materials that contribute actively, through their properties and behaviours, to the formation and transformation of these relations."

suggère d'étudier à la fois les paysages et les sociétés dans un mouvement de changement constant, plutôt que de présupposer la rigidité de leurs structures. Dans cette perspective, paysages et habitants prennent mutuellement place à travers des pratiques quotidiennes autant que des événements plus exceptionnels (Krause, 2017 : 405).

- *Humidité* (traduction malheureuse du terme « *wetness* », qui suggère un état de « mouillance ») : affordances changeantes d'environnements mouillés, secs et entre-deux actualisées par configurations (sociales, économiques, politiques) spécifiques. Dans cette optique, « mouillé » et « sec » doivent être entendus comme les deux pôles d'un spectre de possibilités et d'oppositions plutôt qu'en tant que catégories binaires (niveau relatif de saturation en eau, états passant de liquide à gelé,...) (Krause, 2017 : 406).
- *Rythmes* : cycles récurrents (marées, niveau de l'eau, saisons, influences politiques,...) et transformations non-répétitives (globalisation, changement climatique,...) qui interviennent de manière itérative et historique. Il est à nouveau question de prêter attention aux affordances changeantes selon ces multiples rythmes et à la manière dont les humains et non-humains s'adaptent en conséquence (Krause, 2017 : 407)⁶². L'auteur souligne combien les conflits autour de l'eau sont souvent liés à des rythmes hydrosociaux en friction, plutôt qu'à des usages divergents.

Penser l'habitat fluvial depuis et avec l'eau fut l'une de mes plus grandes difficultés. J'espère être parvenue à la dépasser en accordant du crédit à la spécificité d'entre-deux du phénomène, prenant forme dans ses multiples inscriptions spatiales, matérielles, temporelles. Les réflexions de Philip Steinberg et Kimberley Peters, tous deux géographes, m'ont également aidée dans cette démarche. En effet, l'un de leurs articles déplore les approches « en surface », horizontales et statiques de l'élément aquatique et, en l'occurrence, des océans (2015). Selon eux, l'organisation chaotique et l'étendue qui les caractérisent peuvent être réintégrées en prenant en considération leur dimension verticale. Alors que je m'étais longtemps focalisée sur l'horizontalité des bateaux-logements et de leurs déplacements, ces travaux m'ont permis de plonger dans la profondeur du fleuve et d'ajouter du volume à la compréhension des pratiques de mobilité sur le terrain.

⁶² Dans son étude sur les Nuer, Evan's Pritchard (1940) a montré comment les distinctions sociales et temporelles émergeaient d'activités divergentes liées aux « prises » environnementales changeant selon des rythmes spécifiques de même que, dans le contexte de la rivière Kemi.



Capture d'écran d'une publication postée par un habitant sur la page Facebook du Bief où il est amarré. D'importantes baisses de niveau ainsi qu'un fort ensablement tels que ces habitants en connaissent peuvent s'avérer dommageables pour leurs embarcations. Les réponses à ces publications jouent évidemment sur le fait que, sans eau, le fond du fleuve redevient un sol adapté aux activités terrestres... (12-06-2018)

3. Pratiques et imaginaires d'habitations déroutantes

3.1. Sur la route : expériences automobiles

On l'a vu : au regard des relations qu'ils permettent de nouer ou non, de leur caractère multifacette mouvant et changeant, de leurs cycles particuliers,... on est en droit de penser que les configurations créatives prenant place et vie dans des environnements dits « amphibies » méritent qu'on s'y intéresse selon les codes qui leur sont propres. Hors, comme développé précédemment, bien que les eaux fluviales urbaines commencent à être l'objet d'un nombre grandissant d'études socio-anthropologiques, ces dernières demeurent rares.

Néanmoins, il ne faut pas oublier le caractère « amphibies » des habitants fluviaux qui, à quelques exceptions près, ont vécu la majorité de leur vie à terre, bercés depuis leurs premiers jours par des kilomètres de macadam. L'abondante littérature écrite depuis la route et au sujet des pratiques de la route s'est donc avérée éminemment précieuse non seulement pour identifier les conditions d'émergence du phénomène d'habitat fluvial dans le contexte belge, aussi bien que pour cerner les pratiques quotidiennes de mobilité et les imaginaires du voyage qui habitent les habitants fluviaux.

En effet, dès la fin de la Seconde Guerre Mondiale, une politique volontariste de rénovation du cadre bâti et d'accession à la petite propriété individuelle est mise en place par les autorités belges (Hanin, 2004). L'augmentation drastique du nombre de véhicules motorisés qui s'ensuit (multiplié par 10 au cours de cette période, passant de 35.000 à 3.500.000 voitures – une par ménage. Leloutre & Pelgrims, 2017 : 43), impacte drastiquement sur les expériences de la ville dont la forme est adaptée aux exigences du transport automobile individuel.

Comme l'expliquent Géry Leloutre et Claire Pelgrims (2017), la construction soutenue des autoroutes urbaines conduit à définir un « *roadscape* », soit « [...] un paysage de route incarnant un imaginaire de vitesse qui articule fonctionnalité et esthétisation du mouvement » (2017 : 43). Dès ce moment, partout en Occident, les territoires sont désormais pratiqués à grande vitesse. Ils se dévoilent de manière « cinématographique » depuis les fenêtres de la voiture familiale ou du mobil'home, redéfinissant une approche « cinétique » de l'espace (*Id.*). A l'aune de travaux de Mimi Sheller (2004), on verra que cette expérience automobile est profondément incorporée et définit par ailleurs en partie les pratiques de navigation des habitants fluviaux.

3.2. « Big wheels keep on turning, carry me home to see my kin »⁶³

En outre, Michel Maffesoli a déjà souligné combien le thème de « la pierre qui roule » dans le répertoire musical des années '60 et '70⁶⁴ avait certainement contribué à façonner un imaginaire du nomadisme, « chanté, éprouvé et, bien sûr, vécu en commun » (1997 : 31). En effet, les références à la route dans la culture populaire sont innombrables (bien que plus abondantes du côté anglo-saxon⁶⁵) et contribuent à nouveau à apprécier les diverses dimensions constitutives de pratiques de mobilité multifacettes. A l'écran⁶⁶ et bien entendu dans la littérature⁶⁷, c'est toute la génération des *beatniks* et *hippies* qui vante la route et les véhicules motorisés (moto, voiture, van,...) comme symboles de liberté, d'errance, de découverte. Les figures du nomade (*hobos*, *gipsies*,...) associées au voyage, entendu comme mouvement perpétuel vers l'horizon (Daffe, 2012), y sont célébrées.

Dans la littérature scientifique, les modes de vie de ces « nouveaux nomades » furent longtemps décrits comme des symboles de liberté. La tradition anthropologique en effet cache difficilement sa fascination, empreinte de fantasmes, à l'égard des populations itinérantes (Reyniers, 2008). Comme le premier chapitre s'attachait à le faire, il s'agit d'en prendre conscience afin d'éviter une confusion entre des conceptions émiqes et étiqes du phénomène. Comme l'anthropologue Maude Reitz le souligne dans sa thèse (2016 : 35), amplement mobilisée dans le cadre de la présente monographie, ces approches ont contribué à construire une « métaphysique du nomadisme » (Cresswell, 2006) :

⁶³ Premières strophes de la chanson « Sweet Home Alabamæ » (Lynyrd Skynyrd, 1973).

⁶⁴ Quelques titres populaires pour le plaisir et en guise d'exemple: "Like a Rolling Stone", Bob Dylan (1965) (repris en français par Hugues Aufray en 1994 : « Comme des pierres qui roulent ») ; "Drive my car" (1965), The Beatles ; "On the Road Again" (1968), Canned Heat ; "Born to be Wild" (1969), Steppenwolf ; "Mercedes Benz" (1970), Janis Joplin ; "Trampled Under Foot" (1975), Led Zeppelin ; ou du côté francophone: "Harley Davidson", Brigitte Bardot (1968) ; "Sur la route de Memphis" (1976), Eddy Mitchell ; "On the road again" (1988), Bernard Lavilliers ; "Sur la route" (2003), Raphaël et Jean-Louis Aubert,...

⁶⁵ Pour expliquer cela, il faut regarder à la fois du côté des Etats-Unis, terre des pionniers de la conquête de l'Ouest, des chercheurs d'or, des road movies,... ainsi que le développe Célia Forget (2012) et, à la fois du côté de la Grande-Bretagne, lieu de naissance « des manifestations de la contre-culture rock des années 1960, puis punks dès la fin des années 1970 », et raves dans les eighties, en critique aux valeurs du libéralisme de Margaret Thatcher (Reitz, 2016 :36).

⁶⁶ Parmi un nombre incalculable de road movies, citons de manière éminemment subjective et arbitraire : "Bonnie & Clyde" (1967), "Easy Rider" (1969), "Thelma et Louise" (1991), "Las Vegas Parano" (1998), « Diarios de Motocicleta » (2004), "Little Miss Sunshine" (2006), "Into the Wild" (2007), "Captain Fantastic" (2016),...

⁶⁷ A nouveau, parmi tant d'autres : « On the Road » (1957), Jack Kerouac ; « Travels with Charly » (1962), John Steinbeck ; "Into the Wild" (1996), John Krakauer.

Il est intéressant de constater que les groupes nomades font historiquement office de cas d'école dans la discipline anthropologique. Cette dernière a largement contribué à l'élaboration d'un imaginaire des sociétés nomades comme résistance à l'Etat (Clastres 1974), comme première forme de sociétés d'abondance (Sahlins 1976) ou comme symbole de la liberté en mouvement. Les liens entre nomadisme et pratiques de résistance, incarnés dans diverses figures archétypales, ont ainsi constitué un thème central chez nombre d'auteurs. Qu'il s'agisse du marcheur chez Michel de Certeau (1990 [1980]), de l'exilé chez Edward Saïd (2000), du vagabond chez Zygmunt Bauman (1998), ou encore du nomade chez Jean Duvignaud (1975) ou Gilles Deleuze et Félix Guattari (1980), ces figures ont bel et bien réinvesti un imaginaire romantique et essentialiste du nomade.

Néanmoins, un certain nombre de recherches menées auprès d'itinérants ou d'itinérants potentiels ont dépassé ce biais et constituent un matériau essentiel pour éclairer les dynamiques à l'œuvre sur l'eau. Des études récentes consacrées aux habitats dits « légers », « mobiles », « éphémères », « objet juridique, sociologique, architectural » aujourd'hui loin d'être marginal dans les enceintes institutionnelles et médiatiques (Cousin, Loiseau, Viala, et. al., 2016), en font partie.

3.3. Architectures mobiles, non conventionnelles et sans architecte

Parmi celles-ci, la thèse déjà plusieurs fois citée de Maude Reitz (2016) montre comment l'habitat mobile (camion, bus aménagés, caravanes), est mobilisé au quotidien par le biais d'artefacts, d'espaces, de pratiques, de connaissances et de savoir-faire. Cette anthropologue plaide également pour une architecture « à trois ou quatre essieux », en faveur de la reconnaissance des « architectures sans architectes » (selon le titre de l'ouvrage écrit par Rudofsky, 1964) qui, selon elle et Sophie Grailler (2014), définissent une approche de la ville en émergence et non planifiée. C'est également dans cette perspective que s'inscrivent les travaux de Gaspard Lion auprès d'habitants de tentes et de cabanes dans l'espace public (2016) et à l'intérieur de campings résidentiels français et belges, occupés par des individus issus de « classes populaires » tâchant de composer avec la « crise de logement » (2018).

Pour Arnaud Le Marchand, ces habitats « non ordinaires » reflètent les mutations socio-économiques d'une société post-fordiste où apparaît « un groupe de salariés, pas forcément précaires, et de travailleurs indépendants, en intermittence spatiale. [...] Le travailleur circulant devient le spécialiste de tâches dispersées dans la réorganisation de

la production, et donc en charge d'un méta-savoir ambulant aidant à coordonner l'ensemble, à l'échelle nationale et internationale » (Le Marchand, 2009 :230). Des pratiques qui prennent place dans les interstices créés par les infrastructures de transport, tels que les ponts, échangeurs, aires d'autoroutes, mais également dans les espaces résultant des variations de la production, dont les friches industrielles et espaces portuaires en sont particulièrement exemplatifs (*Ibid.*, p. 233).

Si le cas qui nous occupe a lui aussi tiré parti d'architectures mobiles et d'infrastructures fluviales laissées inoccupées suite à des recompositions spatiales, sociales, économiques et culturelles, les pratiques professionnelles de leurs occupants ne se caractérisent pas, pour ainsi dire, par l'intermittence spatiale de leurs habitations, par ailleurs dissociées de leurs fonctions productives une fois aménagées en habitations. C'est donc plutôt du côté de l'ethnographie menée par Célia Forget (2012) auprès d'habitants permanents de véhicules de loisirs (mobihomes, caravanes) sur les routes canadiennes et américaines que j'ai pu trouver des résonances du point de vue du profil des occupants. Elle y dépeint notamment des soixantenaires estimant « avoir suffisamment travaillé pour profiter de leur vie » (2012 : 140) ainsi que leurs pratiques de mobilité à bord d'un chez-soi hybride moins fixé dans l'espace que dans le temps, questionnant notamment le statut de la « maison de famille ».

Enfin, au cours des dernières années se sont multipliées les tentatives visant à définir les traits communs de ces habitats génériquement qualifiés de « temporaires », « mobiles » ou « non ordinaires » (Cousin, Loiseau, Viala, et. al., 2016 ; Bernardo, Le Marchand & Santana Bucio, 2014 ; Jeanjean & Sénépart, 2011). Une tâche ardue tant l'objet est « chevelu » (Cousin, Loiseau, Viala, et. al., 2016), protéiforme, « évoluant au gré des pratiques et des expérimentations de ses acteurs » et se caractérisant justement par la « multiplicité des imaginaires, des usages » (*Id.*). On peut cependant garder en tête les critères relevés par Marc Bernardot, Arnaud Le Marchand et Catalina Santana Bucio (2014 : 13-16) pour qualifier le caractère non ordinaire de ces habitations auxquelles les bateaux-logements peuvent être identifiés comme on le verra :

- *Ses occupants* : le statut des occupants est lui-même non ordinaire et sort des caractéristiques moyennes de la famille, en ce qu'il s'agit de ménages composés d'une seule personne, de célibataires, de familles recomposées, de classes d'âges ou de revenus spécifiques,... La légalité du statut des occupants, la légitimité de l'occupation ou l'occupation elle-même peuvent également être non ordinaires (caractéristiques socio-démographiques jugées non compatibles avec l'état, le loyer, les activités,... de l'habitat).

- *Son caractère mobile et flexible* : en-dessous des normes légales du point de vue de la salubrité, de son emplacement, de sa taille, de la manière dont il est conçu, cet habitat est souvent léger⁶⁸ et démontable, multi-usage, réversible, modulable, hybride. L'habitat est non ordinaire car il peut être déplacé, a été conçu pour cela et les occupants se déplacent régulièrement ou non, en fonction de leur appartenance à une groupe socio-culturel « nomade », en raison de leurs activités professionnelles itinérantes et de l'organisation des marchés, afin d'être en mesure de se déplacer rapidement pour des raisons de sécurité notamment,...
- *Ses spécificités techniques, logistiques et architecturales* : il questionne les pratiques de construction habituelles en raison notamment de son caractère mobile et de son besoin de fonctionner de manière autonome, mais aussi en raison des activités qu'il doit accueillir en plus du logement (activités de loisirs, de tourisme, professionnelles,...). Bien que cela ne soit pas explicitement évoqué dans l'ouvrage cité, j'ajouterai personnellement que ces défis peuvent se poser également en raison des matériaux utilisés (acier, bois, terre,...) et des contraintes de forme spécifiques à ces habitats (courbes, étroitesse, hauteur,...).
- *Sa temporalité* : l'habitat non ordinaire s'inscrit souvent dans le domaine de l'éphémère, du passage, de l'urgence, de l'alternance : « l'habitat est non ordinaire parce qu'il y a nécessité de s'abriter au plus vite, parce qu'il faut occuper rapidement l'espace sous peine d'y être supplanté par d'autres, parce qu'on risque d'en être chassé ou de voir son habitat détruit » (Bernardo, Le Marchand & Santana Bucio, 2014 :15). Cette dimension se rapporte également à la question de la fixation/sédentarisation, et aux trajectoires résidentielles.
- *Son esthétique* : cet habitat se donne à voir et se distingue par son esthétique insolite, atypique, exotique, naturelle,... qui joue également un rôle dans les stratégies individuelles en matière de distinction, ségrégation. J'ajouterai qu'il s'agit généralement de l'un des aspects les plus discutés avec les autorités, renvoyant notamment aux critères de salubrité et stabilité cités plus haut.
- *Son rapport à l'institution et au politique* : « Faisant front aux normes urbaines et juridiques, ces habitats sont fortement surveillés par les arcanes de l'État centralisé, chargés de l'aménagement du territoire » (Cousin, Loiseau, Viala, et.

⁶⁸ L'habitat léger étant défini par « le poids léger de l'habitation (et donc son absence de fondation), sa petite taille, son moindre coût et la possibilité de le construire par ses propres moyens », les péniches habitées sont d'emblées exclues de ce type d'habitation » (extrait du Memorandum de l'habitat léger (RBDL, 2016) : <http://www.habiterleger.be/qui-sommes-nous/definition>)

al., 2016) et font donc apparaître des éléments de contrainte et de répression spécifiques.

- *Son mode de transmission/d'acquisition* : cette dimension est ajoutée par mes soins, tant elle me semble centrale. Au regard des résultats de la présente recherche, je soutiens qu'un habitat est également non ordinaire en ce qu'il se vend par des créneaux non institutionnalisés (bouche à oreille, forums, sites de seconde main,...), se transmet difficilement aux héritiers, voire ne se transmet pas, échappe aux modes de financements conventionnels contrôlés tels que l'hypothèque. Du point de vue de l'achat, il requiert donc éventuellement de la part de ses (futurs) occupants de mobiliser des argents socialement marqués (Zelizer, 2005) ou de faire appel à des systèmes de don, d'échange, de récupération, de gestion communautaire ou de financements collectifs définissant par là-même également des structures de propriété tout aussi non ordinaires.

Comme on le voit, la définition de l'habitat non ordinaire – que je qualifie de manière égale de « non conventionnel » pour ma part – fait donc également appel à des notions plus générales en matière d'habiter, de matérialité, de mobilité et de temporalité. Ces thématiques ayant été traitées par un grand nombre de disciplines, je ne présenterai dans la section suivante que la littérature spécifiquement mobilisée pour les besoins de cette thèse ou l'ayant grandement influencée. Comme vous pourrez en juger, tant l'objet étudié que mon parcours académique, professionnel et personnel m'ont amenée à faire appel à des approches socio-anthropologiques, urbanistiques, aussi bien qu'archéologiques.

4. La forme à l'épreuve des usages, des circulations et du temps

4.1. Du logement à la cohabitation des « formes d'être »

Faut-il même le préciser ? La notion d'« habiter », forcément centrale dans cette monographie, ne se résume plus aujourd'hui à « un besoin universel de protection qui commanderait partout les mêmes exigences idéales de confort » (Bonte & Izard, 1991 : 317). Le concept n'est pas neuf : son histoire débute au XIX^{ème} siècle avec la « question sociale » et les enquêtes sur les conditions du logement ouvrier, envisagé par le patronat et les autorités publiques uniquement du point de vue de la fonctionnalité des unités habitables (Salembier, 2015 ; Pattaroni, Kaufmann & Rabinovich, 2009). En contrepoint de la vision quantitative et économique associée au « logement », la notion d'« habitat » émerge de la part de critiques s'employant à « étendre le champ descriptif en prenant en

compte, d'une part, les différentes dimensions de la relation entre l'être humain et le lieu où il réside (usages pratiques, dimensions affectives et identitaires, normes et coutume) et, d'autre part, le contexte social et spatial dans lequel s'inscrit le logement » (Pattaroni, Kaufmann & Rabinovich, 2009 :3).

Mais, pour Henri Lefèbvre, « l'habitat » pêche en ce qu'il ne reflète pas la dimension anthropologique fondamentale de l'acte d' « habiter » (Salembier, 2015 : 34). Habiter en effet, c'est prendre la « mesure du monde » (Vuilleminot, 2009) et s'y engager par un usage familier des choses. Par conséquent, la notion dépasse bien évidemment les murs de la maison ou du lieu où l'on loge, ces derniers étant parfois moins habitables que d'autres (espaces publics, bureau, transports,...) (Breviglieri, 2006). En étant présence au monde, en faisant miroir entre « l'être à soi » et le monde (Besse, 2013), l'« habiter » comporte donc nécessairement une dimension ontologique d'autant plus actuelle à l'heure « où la personne est amenée à être de plus en plus mobile et à vivre dans des lieux différents » (Pattaroni, Kaufmann & Rabinovich, 2009 :6), l'entraînant de facto à redéfinir en retour « ce qui l'habite » (Breviglieri, 2006).

C'est dans cette perspective que je situe l'approche qui a présidé à la présente recherche, qui mérite d'être explicitée au regard de l'objet défini en introduction. Avec ce discours sur les valeurs⁶⁹ – ce à quoi l'on peut ou croit tenir, ce à quoi l'on tient et qui nous tient (Macé, 2016 ; Latour, 2012) – l'habiter devient l'une des sphères de l'expérience des « stylistiques de l'existence » (Macé, 2016 ; Pattaroni, 2013) ; *formes de vie, modes de vie, modes d'existence, lifestyle*,... Autant d'expressions que l'essayiste et historienne de la littérature Marielle Macé suggère d'arracher à leurs accents consuméristes et statuts de slogan « interdisant de considérer l'histoire » (Macé, 2016 : 46) pour entrer dans le débat, l'incertitude et la conflictualité auxquelles elles confrontent nécessairement. De cette manière (*ibid.*, p. 13) :

Il ne s'agit pas seulement [...] de témoigner de ce qu'il y a toujours des formes à la vie, mais de réfléchir à tout ce qui se joue sur ce plan, sur cette arène : reconnaître les chances ou les idées de vie très divergentes que peuvent instituer les formes ; mesurer que cette question ouvre toujours une scène de disputes et d'engagements.

Comparer les conflits de valeurs et les éclairer à lumière de la diversité des « êtres admis à l'existence », du pluralisme des « modes d'existence », autant que « des clés par

⁶⁹ « [...] une proposition de sens qui peut se transporter d'individu à individu, de genre à genre, survivant à celui qui l'a risquée, s'infléchissant – parfois aussi se caricaturant, s'enkystant. » (Macé, 2016 : 23)

lesquelles on juge de leur véracité ou de leur fausseté » (Latour, 2012 : 29), c'est le projet entrepris par Bruno Latour dans son enquête sur les Modernes (qui ne l'ont jamais été mais qui se pensent comme tels, nous dit-il) en pleine recherche d'une « nouvelle demeure », errant « entre la dystopie de l'économie et l'utopie de l'écologie » (*Ibid.*, p. 34 ; Latour, 1997).

Dans ce contexte, et comme cela a déjà été évoqué précédemment, en prêtant attention à la diversification des modes d'existence et à « leurs conditions de félicité incompatibles » (*Ibid.*, p. 30), l'enjeu semble désormais porter sur la co-habitation (Macé, 2016 : 112) et la composition d'un monde commun oscillant « entre quête d'individualisme et désir de rencontrer l'autre » (Pattaroni, Kaufmann & Rabinovich, 2009 : 11). En outre, si l'« habiter » constitue l'une des entrées privilégiées de la présente recherche, cette notion y est abordée par le prisme des « formes du vivre »⁷⁰.

En l'occurrence, partant d'une compréhension littérale du terme « forme »⁷¹, je prends pour acquise l'affirmation selon laquelle le bateau habité, dans sa prise d'espace, est aussi une prise de parole, « remett[a]nt au jour un désir et un « appel » vers un horizon de ville rêvée [...] » (Agier, 2015 : 10). Sur base d'un travail journalistique extrêmement minutieux, Mona Chollet entend justement, dans l'un de ses ouvrages (2016), penser les interactions entre l'univers domestique du « chez soi » et le monde extérieur, non exclusifs l'un de l'autre, que du contraire. Son approche des « maisons rêvées », ancrée dans une analyse étayée d'enjeux contemporains relatifs à la propriété et aux utopies architecturales, a considérablement influencé cette recherche.

4.2. « Pour la forme » : ce qu'elle « dit », comment elle se « laisse voir »

En d'autres termes, dans cette monographie, les modes d'être engagés par la forme habitée du bateau ont été pris au sérieux. Car avant tout, ce sont dans des *bateaux* que les acteurs de terrain ont choisi de s'établir, malgré les contrariétés techniques liées aux transformations ou à la manipulation du bateau lui-même, malgré les difficultés

⁷⁰ Par conséquent, c'est aussi bien entre les acteurs eux-mêmes que se jouent les luttes, que « [dans] la qualification savante des vies, dans nos façons spécialisées d'en voir, d'en décrire et d'en classer les formes. Dès qu'en sciences sociales on parle de « style », « manière », « façons de faire », on prend de fait son parti, selon le sens que l'on est prêt (ou pas prêt) à faire se lever dans ces formes du vivre. Il s'y risque toujours le cœur d'une théorie de la pratique : autant de pensées des formes, autant de logiques de la pratique et donc d'évaluation de la vie (de la vie qui compte) c'est-à-dire d'idées de ce à quoi on veut être attentifs et rendre les autres attentifs, soucieux, vigilants. » (Macé, 2016 : 34)

⁷¹ « Forme » dans le Trésor de la Langue Française Informatisé (TLFI) : « Qualité d'un objet, résultant de son organisation interne, de sa structure, concrétisée par les lignes et les surfaces qui le délimitent, susceptible d'être appréhendée par la vue et le toucher, et permettant de le distinguer des autres objets indépendamment de sa nature et de sa couleur. »

administratives liées dues à l'inexistence du statut de bateau-logement, malgré les réticences éventuelles de l'entourage ou des riverains... Dans un bateau, malgré tout ! Et non des caravanes dans un camping champêtre ni des maisons mitoyennes en pierres du pays ou en ossature bois...

Se dessine en filigrane l'idée d'un lien dynamique unissant formes et usages (Pattaroni, Kaufmann, Rabinovich, 2009 : 5), d'une relation entre forme, idéaux et habitudes de vie. En suivant les enseignements d'Amos Rapoport en effet, l'étude des maisons et de leur forme « offr[e] aussi le meilleur moyen de relier l'ensemble du système de la maison, de l'installation, du paysage et des bâtiments monumentaux au style de vie » (Rapoport, 1969 : 10, ma traduction⁷²). Dans cette idée, un édifice offre prise, influence, contrainte, aiguille, les conventions sociales, économiques, politiques, tandis qu'en retour celles-ci modèlent la forme (Letesson, 2009 : 5) ; des activités y prennent place ou non, des objets sont mobilisés, les invités sont reçus d'une certaine manière (Hanson, 1998) et, complémentairement, des niveaux de privacité y sont maintenus (Alitajer & Molavi, Nojoumi, 2016 : 342).

A ce sujet, « Buildings », un ouvrage de Stewart Brand (1994) (qui d'ailleurs, pour l'anecdote, est lui-même habitant d'un bateau-logement à Sausalito en Californie) a grandement influencé cette recherche. Le journaliste et essayiste y investigate en détails la manière dont les bâtiments se voient inexorablement reconfigurés par le passage du temps et de ses occupants (et la manière dont il les modèle en retour). Loin de constituer une structure finie et permanente, un bâtiment est au contraire éminemment métamorphique, constamment bâti et rebâti, « formé et transformé » (*shaped and re-shaped*) par des courants culturels changeants, des valeurs marchandes fluctuantes, des usages variables, les variations des matériaux eux-mêmes... Immeubles et usages interagissent sans fin : « D'abord nous façonnons nos bâtiments, ensuite ils nous façonnent, puis nous les façonnons à nouveau – *ad infinitum*. La fonction réforme la forme, perpétuellement » (Brand, 1994 : 3). Cette perspective, me semble-t-il, évite le double écueil soulevé par Luca Pattaroni, Vincent Kaufmann et Adriana Rabinovich au sujet du lien unissant organisation spatiale, organisation sociale et organisation des modes de vie, « celui d'un déterminisme matériel trop soucieux des bonnes formes et celui d'un constructivisme social trop peu attentif à la forme » (2009 : 5).

Autant le préciser d'emblée : il ne s'agit pas dans cette monographie de prédire ou de révéler une « dimension cachée » de la forme, mais plutôt d'en suivre l'organisation

⁷² "Finally, houses also provide the best way of relating the whole system of house, settlement, landscape, and monumental buildings to the way of life."

socio-spatiale afin d'interroger les réseaux d'acteurs ainsi que les multiples échelles spatio-temporelles qui émergent par ce biais. Par conséquent, si la forme dit quelque chose, il s'agira d'une « parole prêtée » dans la coprésence, à toutes celles et ceux qui veulent en dire quelque chose et qu'elle invite à parler (Severi, 2009). Il s'agit d'une idée que nous rencontrerons à plusieurs endroits dans cette monographie. Plus spécifiquement, l'attention est plus particulièrement portée sur le rôle des configurations spatiales, objets et actions matérielles, comme « actes non-verbaux de communication » (Lemonnier, 2012) requérant et impliquant une variété de locuteurs pour être actualisés.

En outre, le bateau et ses formes ne s'offrent pas à la vue n'importe comment. « Spectacle de masse, contemplé depuis le sol » (Févy, 2018 : 99), s'en approchent plus aisément marcheurs, cyclistes et navigateurs que les véhicules motorisés ; leur observation depuis le fleuve étant réservée aux initiés : marins, plaisanciers, passagers de bateaux-mouches. Bref, « le lien privilégié entretenu avec [celui-ci] est d'abord un rapport d'ordre visuel », ainsi que le décrit Sébastien Févy à propos du... zeppelin, « objet trop grand et trop vaste pour être manipulé » (Févy, 2018 : 94). Si le zeppelin est le monument du ciel⁷³, le bateau est le monument de l'eau.

Si l'on suit Marielle Macé, le bateau institue de la sorte une « stylistique de l'existence » qui, précise-t-elle, n'en est pas pour autant une « esthétisation du vivre »⁷⁴ (Macé, 2016 : 22) mais s'apparente plutôt à la définition du « mode de vie » discutée en introduction :

Le style est d'abord une affaire d'aspect, de phénoménalité. Il suppose que l'on s'intéresse à des qualités sensibles, apparentes, perceptibles : au 'comment' ; et qu'on ne tienne donc pas ces phénomènes (les façons d'être et d'apparaître, les gestes, les décors, les conduites, les rythmes, les images, les tourments mais aussi les babioles et les futilités de la vie matérielle...) pour des aspects surajoutés à l'existence humaine ou à l'aventure sociale,

⁷³ « [...] faire porter le sublime du zeppelin sur la seule prouesse technologique est méconnaître qu'à ce sublime technologique s'adjoint aussi un sublime que nous qualifierons de sublime architectural. Ce dernier est lié au fait que le zeppelin paraît constitué comme un monument du ciel, reprenant à son compte l'héritage des constructions et des édifices les plus prestigieux. À cet égard, ce n'est pas un hasard que Zweig choisisse de décrire le salut du zeppelin à la cathédrale de Strasbourg. Il y a là comme un passage de relais d'une monumentalité à une autre, d'une verticalité à une horizontalité. » (Févy, 2018 : 100)

⁷⁴ Marielle Macé précise (2016 : 13) : « elle ne se superpose pas à une présentation de soi « en beau » [...] elle ne traite pas forcément de vies éclatantes, triomphantes, d'apparences prisées ou de corps élégants ; elle dit que toute vie s'engage dans des formes, toutes sortes de formes, que l'on ne peut pas préjuger de leur sens, et qu'il faut donc s'y rendre vraiment attentif, sans savoir d'emblée ce qui s'y joue ni ce qu'elles voudront dire. »

mais pour l'un des plans où elles se qualifient, se débattent, et même se gagnent. [...] Il s'agit non seulement d'un ensemble de qualités, mais d'un ensemble de qualités marquées, redondantes, saturées, qui pointent (comme les saints de l'iconographie chrétienne) un doigt sur elles-mêmes. Car le style ne regarde pas seulement l'aspect ; il suppose l'identification de schèmes dominants, adjectivables, qui attirent l'attention, font surgir des détails et ouvrent une vie de différences : des traits tranchent sur d'autres traits, certaines propriétés sont mises en relief, accentuées, et d'autres pas. C'est là un des enjeux majeurs de la question du style : il crée une forme-force [...] et donc potentiellement aussi des violences.

Dans cette idée, la « forme-force » de Marielle Macé ne se résume donc pas à son aspect esthétique ni à sa capacité d'attirer le regard, mais réside plutôt en ce qu'elle suscite le discours et le débat à son sujet ; elle est d'emblée « adjectivable », « qualifiée »⁷⁵ et s'actualise au travers d'une parole multiple puisqu'inscrite dans un réseau d'acteurs (humains et non humains) qui s'expriment avec elle et à son sujet. Dans cette perspective, ce travail s'est attaché d'une part, à mettre à jour « la liste des autres êtres par lesquels il convient de passer pour que cette situation dure, se prolonge, se maintienne ou s'étende » (Latour, 2012 : 53). D'autre part (ou par conséquent), le phénomène a été envisagé sous l'angle de processus longs, fluctuant au cours du temps et interférant potentiellement entre eux (*Ibid.*, p. 57).

4.3. Changements et mouvements dans la longue durée

En définitive et comme vous l'avez certainement anticipé, les changements, circulations et mouvements occupent une place centrale dans cette recherche. Dans cette perspective, vivre sur l'eau, s'y déplacer, ne révèlent pas uniquement des manières d'occuper et de transformer l'espace, mais aussi des façons singulières d'habiter le temps. Le regard se porte sur les « manières sociales de fluer » et se rend attentif à « la façon dont les sujets accordent et désaccordent leurs rythmes dans une vie en commun [...] [N]on pas se régler unanimement sur un même *tempo*, mais accorder des allures qui devaient pouvoir demeurer différentes » (Macé, 2016 : 259). L'approche se garde

⁷⁵ « C'est même la seule chose que l'on s'accorde tous à juger : c'est toujours de formes de vie que l'on débat, et avec elles ce sont des idées complètes du vivre que l'on défend, que l'on accueille ou que l'on accuse », soutient Marielle Macé (2016 : 13). Il suffit de penser à l'épreuve de confirmation marquant les deux premières années de la présente recherche, lors de laquelle le comité d'accompagnement s'est accordé sur la nécessité d'investiguer si, au vu des multiples transformations opérées sur les structures initiales des péniches, ces dernières étaient toujours bien des bateaux et, le cas échéant, sur quelle base on pouvait continuer à l'affirmer, d'autant que leurs occupants ne semblaient pas se conformer aux pratiques fluviales consacrées...

également d'accuser la vitesse au détriment d'une célébration de la lenteur⁷⁶ (et vice versa).

De la sorte, elle se distancie donc d'une recherche d'harmonie et suppose au contraire l'émergence de déphasages, de désaccords et de conflits d'allures (*Ibid.*, p. 260). Dans cette idée, les formes de vie sont labiles en ce qu'elles constituent « une dynamique d'individuation dans le temps » (*Ibid.*, p. 95) non sans que s'exercent sur elles des contraintes de cadence « métronomiques, arbitraires ou carcérales » (*Ibid.*, p. 264) – des termes qui trahissent évidemment une influence lefèbvrienne. Il m'a donc paru important d'inscrire le phénomène dans des processus diachroniques (relativement) longs pour lui donner sa chance autrement qu'en tant qu'événement – explosif, éphémère, dramatique (Braudel, 1958). Pour cette raison, dans cette monographie, la dimension historique du phénomène a été abordée dans le flux du propos et non dans une section séparée de l'ensemble.

Autrement dit, pour paraphraser Fernand Braudel qui emploie des termes bien à propos, bien que le naufrage d'un navire soit « toujours le moment le plus significatif », il s'agit pourtant de déplacer la focale sur le navire construit et sa mise à l'eau, « de voir s'il flotte, puis de lui faire monter ou descendre [...] les eaux du temps » (1958 : 746). Cette approche nous empêche d'envisager le bateau-logement comme une malformation dans une carrière dont le cours normal aurait été de continuer sa vie commerçante, ou de prêter attention à des activités de résidence (cuisiner, dormir, socialiser,...) uniquement, prenant place entre des murs déjà édifiés et réifiés (Ingold, 2013 : 47). A nouveau, les travaux de Stewart Brand s'avèrent incontournables pour envisager les édifices non comme un tout dans l'espace, mais comme un tout dans le temps (Brand, 1994). Par conséquent, ce n'est pas le produit fini (l'achèvement, nous dit Ingold, est au mieux une fiction légale (2013 : 48)) qui a retenu mon attention mais uniquement le processus menant au bateau et à ses multiples interprétations.

Enfin, cette attention portée aux temps longs et aux trajectoires permet d'envisager la dimension « mobile » des bateaux étudiés autrement que sous l'angle de leurs déplacements – qui cantonneraient bien vite les habitants à de « mauvais nomades » (Singleton, 2005). Sur ce terrain, les travaux de Vincent Kaufmann ont été particulièrement utiles puisque le sociologue propose d'envisager la mobilité non

⁷⁶ Célébration qu'illustrent des expressions désormais consacrées telles que « slow life », « slow living » (« désaccélérer » le tempo du quotidien ; « Arrêter de courir après le temps »), « slow food » (en opposition à « fast food », nourriture rapide, mouvement dont l'emblème est... un escargot !)

comme l'ensemble des déplacements d'un individu, mais comme une disposition à changer dans un cadre enjoignant à la flexibilité, où le « choix » est loué en qualité (Kaufmann, 2011).

Le concept de motilité qu'il développe dans ses recherches s'avère intéressant pour aborder le cas de l'habitat fluvial. Cette notion en effet est définie comme une ressource sociale essentielle pour « se jouer des frictions spatiales et temporelles multiples auxquelles chacun de nous est confronté » (Kaufmann, 2011 : 43). En ce sens, la motilité permet d'identifier de nouveaux modes de vie et induit de nouvelles inégalités (Kaufmann, 2011 : 41) dans la mesure où « elle suppose qu'on déploie des compétences assez pointues et qu'on dispose d'aptitudes imaginatives pour s'approprier des systèmes techniques pour les mettre au profit de projets personnels, collectifs, voire d'entreprise. De plus, le triomphe du choix a introduit de la différenciation là où il n'y en avait pas ».

Enfin, pour envisager la circulation du bateau dans le temps, de main en main, de propriétaire en propriétaire, il a fallu prendre en compte trois dimensions : premièrement, celle – classique en anthropologie – des transmissions et des systèmes d'apprentissage de savoirs et savoir-faire particuliers (Candau, 2005). Deuxièmement, celle de la propriété et des conditions d'accès à celle-ci, notamment comme corollaire à la première dimension : dans un pays où la propriété « est traditionnellement perçue comme le mode idéal d'occupation du logement » (Rapport OCDE, 2015 : 97) et où posséder du patrimoine immobilier est considéré comme une « mise en devoir » vis-à-vis de la descendance (Belga, 02-02-2017 ; Chollet, 2016 ; Rapport OCDE, 2015), les questions relatives au financement du bateau et à son héritage ne pouvaient être éludées. La sociologue Anne Gotman, et plus particulièrement son étude du prêt hypothécaire (2010), a influencé ma réflexion de façon non négligeable. En définitive, c'est toute la valeur expérientielle et marchande d'un objet associé au passé qui m'a intéressée, ainsi que les discours relatifs à sa disparition présumée (Berliner, 2018 ; Boltanski & Esquerre, 2017).



Le long du canal Bruxelles-Charleroi, à Molenbeek, la verticalité côtoie l'horizontalité.



Vue privilégiée sur le fleuve et sur la navigation depuis le salon d'un bateau d'habitation.



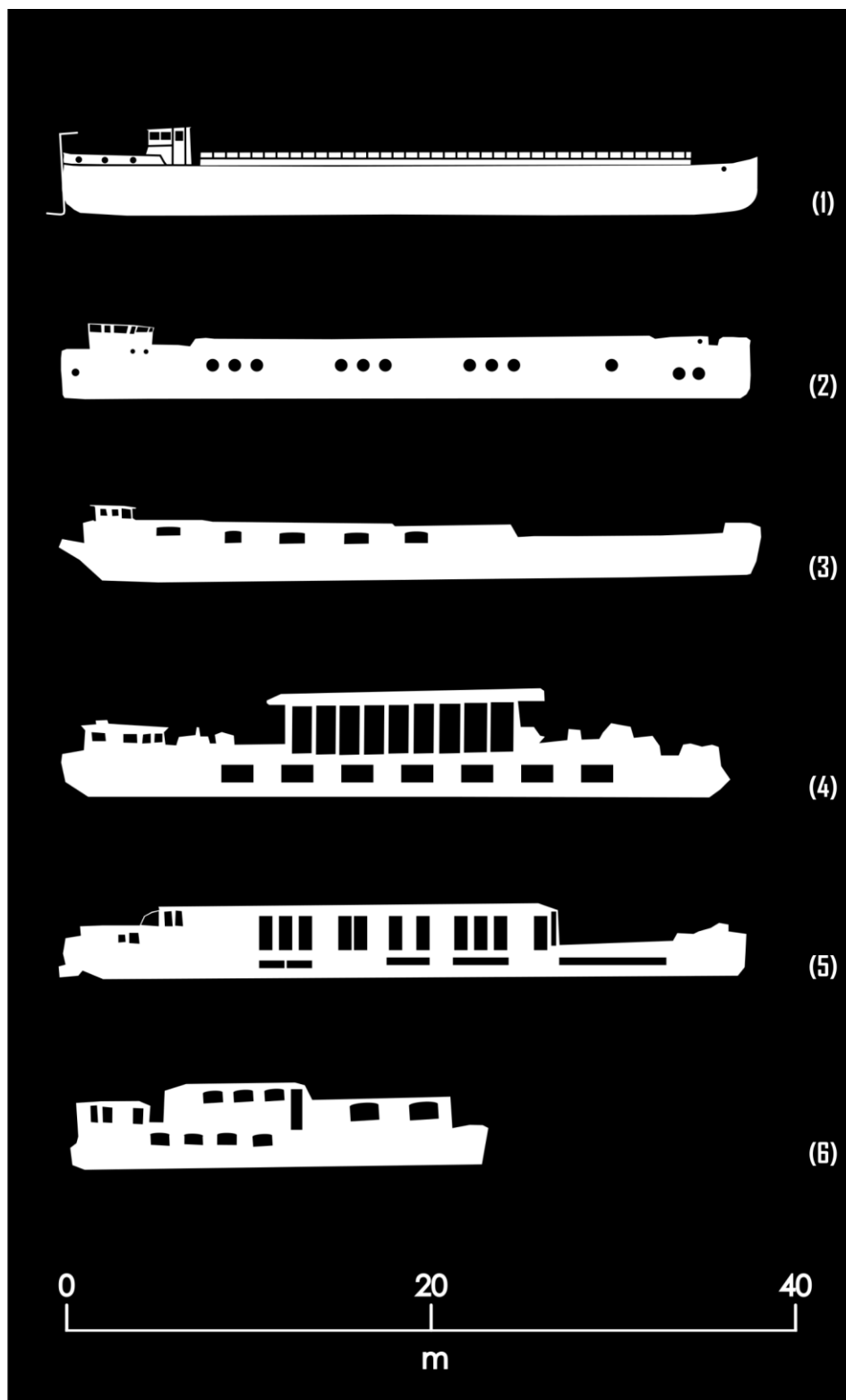
Pont, tram, péniches, berges, zeppelin, rivalisent d'horizontalité et de monumentalité sur cette ancienne carte postale provenant d'un site d'enchères en ligne (Delcampe.net).



PARTIE III. IMMERSION

IMMERSION *subs. f.* : **1.** Désigne qqc. qui, dans un liquide, subit un mouvement descendant. Fait de s'enfoncer entièrement ou partiellement dans l'eau. **2.** *[Fig.]* Fait de plonger ou d'être plongé (dans une atmosphère quelconque, dans une certaine ambiance, dans une occupation). **3.** *[Fig.]* Passage d'une personne dans un environnement inconnu, dans une société étrangère, pour les comprendre mieux.

WIKITIONARY – TLFi



Exemples de transformations apportées à **(1)** un bateau de commerce de type "38 mètres" (profils sur base de photos de modèles réels). **(2)** Le propriétaire souhaitait que l'on confonde son habitation avec un bateau de commerce: seuls des hublots ont été percés dans la coque. **(3)** Hiloires rehaussée et structure acier-bois ajoutée sur 2/3 des écoutilles; le 1/3 restant étant occupé par une terrasse. Marquise relevée. **(4)** Bateau organisé sur deux étages, dont l'un à la manière d'un jardin d'hiver, démontable. **(5)** La hauteur des superstructures ajoutées en lieu et place des écoutilles ne permet plus la navigation. **(6)** Bateau recoupé et fortement rehaussé. Cette habitation en particulier connaît des soucis de stabilité...

1. Vues d'à terre

1.1. Superstructures : le phénotype

Formes individuées et individuantes, aucun bateau d'habitation n'est identique à un autre, mais tous présentent néanmoins des qualités formelles généralisables les différenciant d'autres types d'affectations possibles. Parmi ces indicateurs, même s'il n'est pas systématique, le remplacement de la superstructure d'origine (hiloires*, écoutilles*,...) – avec, comme nous le verrons plus loin, le perçage de fenêtres dans la coque – trahit de manière évidente qu'un bateau n'est plus affecté au transport marchand. En ce qui concerne les bateaux de plaisance et/ou habités de manière saisonnière, la différence avec les bateaux occupés à l'année est moins nette (voire inexistante) sur ce plan, et se joue donc plutôt au niveau du gabarit (plus petits donc plus maniables) et de leur localisation (haltes portuaires).

En Flandre, c'est la superstructure qui permet de différencier, parmi la catégorie générique des *woonvartuigen* et *woonschepen* (« navires d'habitation », tout logement sur l'eau utilisé comme résidence principale), les *woonbooten* (« bateaux d'habitation », bateau dont l'aspect extérieur n'a pas été modifié, ou de manière mineure) des *woonschuiten* (« barges d'habitation », bateau dont la superstructure a été radicalement modifiée mais possédant toujours la coque ou structure portante d'origine) ou encore des *woonarken* (« arches d'habitation », bateau entièrement modifié ou installation flottante conçue pour l'habitation mais ne possédant pas ou plus de coque d'origine ou de gouvernail) (Waterwegen en Zeekanaal, 2013 : 12-13). A Bruxelles et en Wallonie, « bateau-logement » et « bateau d'habitation » sont utilisés indistinctement⁷⁷ dans le langage légal et courant, quel que soit le degré de transformations apporté à la structure d'origine⁷⁸. Cependant, la modification des équipements du dessus de la coque constitue un bon indicateur pour débiter une typologie des différentes morphologies de bateaux habités.

Tout d'abord, certains propriétaires choisissent de ne pas altérer les superstructures de leurs bateaux, si bien que ces derniers peuvent aisément être pris pour des bateaux de transport, de manière intentionnelle ou non. C'est le cas de Daniel, navimodéliste, fils de bateliers, lui-même né à bord de la péniche dont il occupe les cales depuis près de trente

⁷⁷ Comme nous le verrons plus loin, c'est plutôt le nom du type de bateau d'origine qui sera utilisé pour différencier les péniches entre elles, en précisant leur affectation au besoin. Ainsi, on dira par exemple : « une 38 mètres habitée », « une Freycinet », « un Campinois en commerce »,...

⁷⁸ A l'exception des cabanes ou maisons flottantes qui seront plutôt qualifiées de « barges », mais qui sont tout bonnement interdites en Belgique sur les voies navigables.

ans avec son épouse et leurs deux enfants – qui ont, entre-temps, quitté le foyer : « quand les gens passent à côté, je veux qu'ils se disent qu'elle est toujours en commerce, pas qu'on voit que c'est un bateau-logement comme ceux à côté. [...] Je veux qu'il garde son âme de bateau, quoi » (16-09-2012). Côté quai en effet, aucune fenêtre, aucun rehaussement ne laisse penser que les cales renferment désormais salon, cuisine, chambres,...

Sans regarder attentivement depuis la rive opposée, tant la cheminée, pourtant positionnée au milieu des écoutilles, que les ouvertures de coque côté fleuve passeraient inaperçues... Pour certains habitants en revanche, le choix du *statu quo* vis-à-vis des structures préexistantes s'impose pour des raisons logistiques : d'aucuns estimant que la rénovation des cales prodiguerait trop d'espace ou leur coûterait trop cher, seuls la marquise et le roef sont réaménagés de fond en comble à l'intérieur, sans qu'en soit modifiée la structure extérieure. D'autres enfin projettent bien d'effectuer des travaux lourds modifiant la morphologie générale du bateau, mais attendent d'avoir réuni assez de ressources – financières, techniques, humaines – pour passer à l'acte, occupant en attendant les pièces de vie d'origine.

La silhouette la plus répandue, connue et reconnaissable cependant reste celle du bateau-logement dont les hiloires ont été rehaussées et les écoutilles supprimées au profit de parois latérales plus ou moins hautes et plus ou moins vitrées ainsi que d'un « toit » plane. L'opération a pour but d'agrandir non seulement la surface habitable interne, la hauteur sous plafond et les possibilités d'apports de lumière (latéralement ou au sol en « puits »), mais aussi de réaliser de généreuses terrasses de vingt à cent mètres carrés. Cette superstructure n'est pas toujours réalisée d'un seul tenant sur toute la longueur du bateau et dans le prolongement de l'ancien roef ou de la marquise, mais peut se composer de plusieurs « modules ». C'est à ce niveau notamment que se marquent les différences les plus nettes entre bateaux... Ainsi, certaines timoneries n'ont plus rien de leur aspect et forme d'origine, entièrement refaites « dans la masse ». Les raisons de ces changements peuvent être à la fois esthétiques, afin de marquer une nouvelle « ligne »⁷⁹ et/ou pratiques ; nombre d'entre elles, originellement construites en bois, souffrant d'un manque d'entretien (pourriture, gondolements,...) après avoir été laissées à l'abandon parfois durant de longues périodes.

Bien souvent, la variabilité de ces modifications en dit long sur les intentions des propriétaires en matière de navigation. En effet, lorsque la marquise a entièrement

⁷⁹ Allure générale ; « Effet général produit par la combinaison harmonieuse des différentes parties d'une composition. » (« ligne » dans le Trésor Informatisé de la Langue française)

disparu, englobée dans la nouvelle superstructure ou que cette dernière est plus élevée que les pièces initialement dévolues au pilotage, tout déplacement devient impossible sans l'aide d'un bateau tiers. A contrario, d'autres marquises se voient rehaussées de quelques centimètres pour compenser le gain de hauteur engagé par la nouvelle structure construite en lieu et place des écoutilles, ou parce que leur hauteur initiale ne permet pas au nouveau propriétaire de s'y tenir debout. Ces deux cas de figure témoignent en tous cas d'une volonté de maintenir un champ de vision dégagé et donc de garder l'opportunité de naviguer de manière autonome. Les combinaisons offertes par ces possibilités de modification dessinent déjà, à elles seules, une palette visiblement variée de bateaux d'habitation (donnant d'ailleurs parfois lieu à des configurations surprenantes), auxquelles s'ajoutent des variations individuelles en termes d'aménagements extérieurs tels que la présence de rambardes, d'écrans occultants le long de celles-ci, de panneaux solaires, de fleurs, potagers et plantations diverses, et même d'étangs !

1.2. Plat-bord et entrées : embarquer, circuler, débarquer

L'introduction de transformations au niveau de la superstructure s'accompagne souvent d'une modification des dynamiques d'accès depuis les espaces de circulation extérieurs du bateau vers les pièces intérieures (et vice-versa), mais aussi (par conséquent) du halage au bateau. En effet, sur une péniche de commerce de 38 mètres non transformée⁸⁰, deux points permettent d'accéder aux pièces de vie, exclusivement via les espaces de travail, conférant de ce fait au capitaine – généralement également chef de ménage – une place centrale dans le contrôle des allées et venues... Le premier accès se fait par la porte de la marquise et permet de gagner, un niveau plus bas, la salle à manger, cuisine, pièce d'eau et chambres de la famille batelière. Le second s'atteint par l'avant du bateau (obligeant de ce fait à longer les cales par le plat-bord, dans la ligne de mire du pilote) par l'entremise d'un capot* au sol ou d'une petite porte et mène à la couchette du matelot (traditionnellement, le fils aîné puis, par la suite, un employé recruté en-dehors de la famille nucléaire (Wateau, 1989)).

Ces deux parties, localisées à l'opposé l'une de l'autre, sont séparées par les cales, hermétiquement fermées par des cloisons qui ne permettent le passage de l'une à l'autre que via le plat-bord à l'extérieur uniquement. C'est en ce sens que l'adjonction d'une nouvelle superstructure et l'aménagement des cales implique un changement radical

⁸⁰ Sur les bateaux de plus grand gabarit (et donc généralement plus récents), il n'est pas rare désormais de trouver des entrées indépendantes permettant d'accéder aux espaces de vie sans devoir passer par le poste de pilotage.

dans l'organisation des circulations externes autant qu'internes. En effet, les travaux consistent la plupart du temps (et à quelques exceptions près) à connecter ces trois espaces en effectuant des percées dans les cloisonnements, ainsi qu'à introduire une nouvelle porte principale depuis le plat-bord vers l'intérieur du bateau (en fonction de laquelle le point de passage du halage vers le plat-bord est alors éventuellement adapté). Les entrées de la marquise et du peak avant deviennent secondaires ou sont condamnées (cadenas, soudure,...).

En résumé, quel que soit le niveau de transformations effectué, le plat-bord joue indubitablement un rôle majeur en tant qu'interface de rencontre entre visiteur et résident, ainsi que dans la distribution des accès : venant du quai, tout individu est obligé de fouler cette surface avant d'atteindre une porte, soit-elle principale ou secondaire, l'écho de ses pas sur le métal du pont annonçant d'ailleurs aux occupants sa présence à bord⁸¹. Permettant de circuler sur l'ensemble du bateau, c'est là que se répartissent les points d'entrée qui viennent d'être décrits. De ce fait, les passavants (autre nom pour désigner le plat-bord) sont au cœur d'un éventail de configurations et stratégies qui en facilitent ou limitent l'accès depuis le quai, dans le but si nécessaire de garantir le caractère privé du bateau ainsi que de le prémunir de visites inopportunes... En effet, « tout habitant peut témoigner de cette expérience désagréable : s'apercevoir qu'un inconnu se promène tout bonnement sur le bateau, y photographie sa dulcinée qui prend la pose sur les écoutilles, tient la main de son enfant occupé de marcher sur le plat-bord sans en tomber », décrivais-je en 2012 (2012 : 88).

En plus de ces aléas, il faut ajouter le nombre important de vols de matériel sur les ponts ou à l'intérieur des habitations et ce même en présence des habitants ou au vu des passants. J'en ai moi-même fait l'expérience un jour où, me rendant sur un bateau à Liège, il a suffi de quelques secondes pour qu'un individu enjambe la rambarde du quai et monte à bord, empoigne le vélo qui y avait été déposé sans cadenas et s'enfuit grâce à son butin, sans que je comprenne ce qui venait de se dérouler sous mes yeux ! Durant l'été 2017 également, pendant plusieurs semaines consécutives, des vols ont été commis sur l'eau à Namur alors que, pour contrer la chaleur, toutes les portes restaient grandes ouvertes en journée tandis que les habitants vquaient à leurs occupations à l'intérieur ou sur la terrasse. Le plus impressionnant fut celui accompli lors du passage d'une écluse, où la vidéo de surveillance (diffusée par l'éclusier sur Facebook dans le groupe « Meuse namuroise ») montre le voleur attendre que le niveau de l'eau soit suffisamment haut

⁸¹ De manière variable car, plus le chemin est long entre le premier pied posé sur le bateau et la porte d'entrée, plus les pas auront l'occasion de se faire entendre !

dans le sas pour discrètement sauter sur le plat-bord, se faufiler dans la cabine de pilotage et emporter les sacs et téléphones des marinières occupés aux amarres...

Outre leurs malheureuses aventures, un point commun à tous ces bateaux est très certainement la possibilité d'accéder directement et en tous points depuis le halage à l'ensemble du plat-bord, positionné côte à côte du quai, quasiment à sa hauteur. Une configuration qui varie selon les zones d'emplacement en fonction du niveau d'élévation du mur du quai et de son inclinaison, de la profondeur et largeur du fleuve à cet endroit, de la présence d'un accotement enherbé, du degré d'enfoncement du bateau... et que viennent compenser passerelles, pontons, escaliers ou équirres*, extensions constitutives du bateau-logement à part entière. Autant d'éléments qui restreignent l'accès aux passavants en un point unique, lui-même parfois délibérément mis à distance du bord par d'autres dispositifs tels que des chaînettes, grilles, barrières, panneaux, cadenas, sonnettes ou simplement par une passerelle relevable... Si bien qu'en tant que visiteur, il faut parfois passer plusieurs niveaux de garde-fous avant d'être en mesure de poser un pied sur le plat-bord depuis le quai. Cela suffit généralement à dissuader les plus téméraires des curieux d'aborder et réserve de ce fait les visites aux connaissances, aux personnes conviées ou aux initiés.

A l'inverse, la suppression d'un point de percolation unique entre le quai et un bateau, pour peu que ce dernier en soit éloigné pour les raisons évoquées plus haut (contraintes du lieu, choix du propriétaire,...), peut amener les occupants à prévoir une solution de rechange pour éviter de se retrouver coincés à bord... J'ai moi-même fait les frais de ce manque de prévoyance au cours du fameux été 2017, alors que je séjournais à Namur sur un bateau qui m'avait été confié par les propriétaires en vacances. Occupée à travailler à l'intérieur, j'entends distinctement qu'on monte à bord : la passerelle composée de trois madriers de bois n'est pas fixée et émet un son sec de claves lorsqu'elle bouge. Pensant qu'il s'agit d'un habitant qui avait promis de me rendre visite, j'ouvre la porte, étonnée néanmoins de ne pas entendre le fameux écho des pas sur l'acier qui aurait dû s'ensuivre. En effet : personne. Perplexe, je m'avance donc sur la plateforme faisant office de palier, en contrebas du quai, sur lequel se tient un homme qui, à ma vue, prend un air véritablement catastrophé et se confond en excuses : « Pardon, pardon, pardon ! Je savais pas, je savais pas, je savais pas ! » Perplexe, mais pensant qu'il s'agit d'un audacieux qui avait voulu monter à bord pensant les occupants absents, je m'apprête à entamer une discussion pour relativiser la situation et m'approche des escaliers menant à la passerelle.

La détresse du principal concerné s'accroît visiblement, à tel point qu'il se sauve ! De plus en plus intriguée, j'emprunte les escaliers pour m'apercevoir que ladite passerelle est en train de dériver (lentement mais sûrement) dans l'interstice séparant le bateau du quai, impossible à enjamber ou même à rejoindre d'un saut pour mes courtes jambes, réduisant à néant le nombre de points de passage entre la terre et l'eau... Mon sang ne fait qu'un tour ; je lance des noms d'oiseau au fuyard et le somme de venir au moins m'aider à remonter les planches qui s'éloignent vers l'aval du bateau car, de mon côté, toute tentative de repêchage est vouée à l'échec : le plat-bord latéral est trop étroit pour s'y allonger et tendre le bras vers l'eau, bras qui atteindrait de toutes façons à peine la moitié de la hauteur de la coque ; la gaffe* n'est pas à portée de main et, en tout état de fait, je n'ai ni la stature ni l'équilibre pour pousser à bout de perche trois poutres d'1m50 depuis un sol métallique franchement glissant car fraîchement arrosé de pluie... Le courant est très faible, autant que le vent ; l'avancée des planches est donc plutôt molle. Plus énervée qu'angoissée et percevant néanmoins l'intérêt ethnographique de la situation autant qu'anticipant d'éventuelles conséquences, je fais quelques clichés à l'aide de mon téléphone... qui s'éteint derechef et refuse de s'allumer, coupant définitivement toute possibilité de contact avec une aide quelconque.

L'isolement tant de fois vanté par les habitants fluviaux (« Je peux faire de la musique tant que veux, personne ne m'entend ! ») se déploie dans toute sa mesure mais, en l'occurrence et en ces circonstances, il se transforme plutôt dans mon imagination en scénarios d'horreur ! Finissons-en avec ce suspense cependant, puisque l'histoire se finit bien et relativement facilement. Toujours sous le coup de la colère et de l'adrénaline, je me glisse depuis le plat-bord sur la structure en bois en contrebas, fixée au mur du quai et destinée à maintenir les embarcations à distance d'un fond peu profond à cet endroit (raison pour laquelle le bateau en question est si éloigné du halage). Profitant d'une accalmie, c'est aussi le moment que choisit Christophe, amarré quelques centaines de mètres plus loin, pour sortir son chien, et se trouve bien inspiré de passer devant le bateau sur lequel j'ai commencé mon opération de sauvetage. Le brave, quand même un peu amusé, m'aide à hisser les trois planches (dont deux pèsent leur poids car attachées entre elles) hors de l'eau tandis que, assise sur la structure de bois, je parviens à les décoller de la surface par effet de levier, du bout des pieds. Je fais preuve d'une souplesse inhabituelle en me penchant à 180° pour en attraper un coin, du bout des doigts cette fois, et les soulever vers le quai en contrehaut. La passerelle est ensuite repositionnée à sa juste place, réinstallant enfin un lieu de passage entre le quai et le plat-bord...

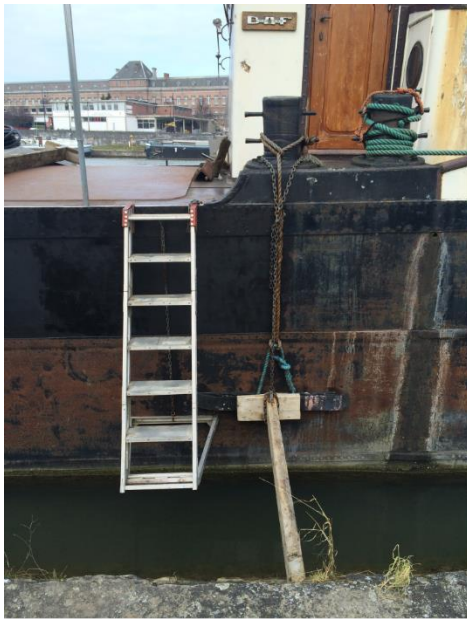
Mais une fois le pied posé à bord, la traversée n'est pas terminée pour autant ! Pour tout qui s'aventurerait pour la première fois sur un bateau d'habitation, il s'agit d'une part de trouver la porte d'entrée principale, réservée aux visiteurs, les autres portes – comme cela a été évoqué – n'étant plus utilisées ou n'étant empruntées par les habitants que ponctuellement pour des raisons spécifiques (travaux d'entretien, en navigation,...), et auxquelles un nouveau venu pourrait frapper des heures durant sans être entendu... Certes, elle se dresse parfois sans équivoque face au visiteur dans l'exact alignement de la passerelle, plus grande que les autres, mieux entretenue, une plateforme dégagée la précédant, une cloche ou une sonnette trônant à ses côtés. Le cas échéant, il ne faut pas compter sur l'esthétique des autres portes pour se repérer, puisqu'elles peuvent tout autant et toutes à la fois être de bois vernis, en PVC mat, prendre les traits d'une porte-fenêtre coulissante, d'une porte étanche en acier (soit dit en passant souvent récupérée à l'intérieur du bateau), ou encore ceux d'une trappe au sol ; le tout prosaïquement de forme rectangulaire (bien que l'exemple d'une porte arrondie me vienne en tête).

D'autre part, s'avancer jusqu'aux dites portes (principales ou secondaires) et, de manière générale, rejoindre les parties avant et arrière par l'extérieur du bateau n'est pas toujours une mince (quoique !) affaire : l'étroitesse des passavants longeant les hiloires (transformés ou non) et la présence de bollards à intervalles réguliers – éléments immuables de la structure du bateau s'il en est – demandent, faute d'expérience, adresse et concentration pour s'y déplacer. Les fluviaux particulièrement soucieux de leur tranquillité (d'autres bricolent juste avec les contraintes du lieu d'amarrage et les circonstances⁸²), localisent expressément l'entrée principale au bout de ce passage périlleux en maintenant délibérément le flou aux yeux d'inconnus sur la lecture du trajet à réaliser ou, à l'inverse, utilisent des dispositifs mobiles (bacs de fleurs, statues décoratives, cordons,...) suggérant le chemin le plus court à emprunter jusqu'à la porte d'entrée pour éviter les déambulations en d'autres endroits, surtout en navigation. Ce sont notamment les règles que Claude, que vous connaissez déjà, a mises en place après une malheureuse expérience (il ne m'en dira pas plus) : a) interdiction de se déplacer sur les plats-bords latéraux, sauf contre ordre du capitaine (lui !) ou attendre l'arrêt de la péniche et s'y déplacer lentement ; b) pour descendre à quai (« sans sauter ! » et à hauteur du paillason uniquement), patienter jusqu'à l'immobilisation complète et que le capitaine ait donné son feu vert.

⁸² Et il ne m'est pas apparu de manière flagrante qu'un lien de cause à effet existait entre la recherche de tranquillité et l'amarrage du bateau en zones plus denses ou urbaines...

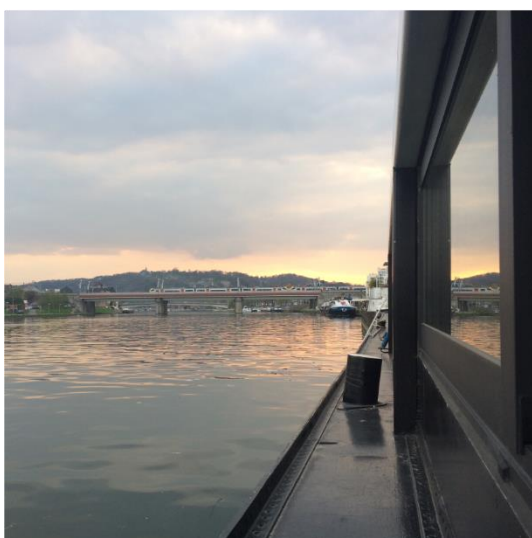
Pour les habitants eux-mêmes en revanche, les subtilités d'accès à leur bateau depuis le quai (et vice versa) sont forcément familières ! A tel point que certains étendent les possibilités d'allées et venues à mesure que s'accroissent leurs compétences à bord. Ainsi, la maîtrise avec laquelle Christophe descend de l'avant de son Campinois par les amarres de ce (relatif) mastodonte de 50 mètres sur 6,6 mètres est susceptible de donner des sueurs froides à toute personne souffrant de vertige (à commencer par sa compagne), ou plus pragmatiquement inquiète des règles de sécurité. En effet, s'il trébuchait ou posait son pied quelques centimètres à côté de sa cible, il tomberait dans l'eau près de deux mètres plus bas, sans possibilité de remonter aisément sur la rive, les hautes parois du quai ou du bateau n'offrant que des surfaces lisses. Pour ajouter au tableau, les mouvements d'aller-retour du bateau lui-même, conséquence du courant ou du passage d'une autre barge, menaceraient sans cesse de le coincer entre les deux bordailles. Un accident relativement courant, le cas de figure le plus classique étant celui de l'habitant fluvial ou même du batelier profitant du calme de la nuit ou du petit matin pour se soulager par-dessus bord, trébuchant et se retrouvant à l'eau ; l'âge de la personne et sa condition physique, le moment de la journée ou de la nuit et les températures extérieures jouant comme facteurs aggravants et pouvant rendre l'issue de l'événement dramatique.

Les embarquements et débarquements du bateau vers l'eau résultent donc bien souvent d'accidents ou d'événements particuliers, comme au cours de cette nuit d'hiver où un couple d'habitants s'éveille en raison de la présence d'intrus à bord. Les deux partenaires crient et sortent sur le plat-bord pour les mettre en déroute, ce qui provoque la fuite des indésirables dont l'un saute du côté du fleuve qui, sous les températures négatives des semaines précédentes, avait (heureusement pour lui) gelé... Enfin, en des circonstances plus joyeuses, il arrive aussi que deux propriétaires mettent leurs bateaux respectifs bord à bord (« à couple ») pour se rendre visite, pour des festivités ou, de manière moins éphémère, en attendant qu'un emplacement se libère dans une zone. Dans ce cas, les occupants du bateau le plus éloigné sont donc contraints d'emprunter le plat-bord de leur voisin comme voie d'accès et de sortie. Une pratique qui implique que les propriétaires respectifs soient intimes ou, tout au moins, qu'ils entretiennent des relations cordiales puisque, comme nous allons le voir à l'instant, les coques ainsi positionnées se jouxtent et les fenêtres percées dans les bordailles se font face, condamnant en partie les champs de vision ou, au contraire, donnant directement sur les intérieurs du vis-à-vis.





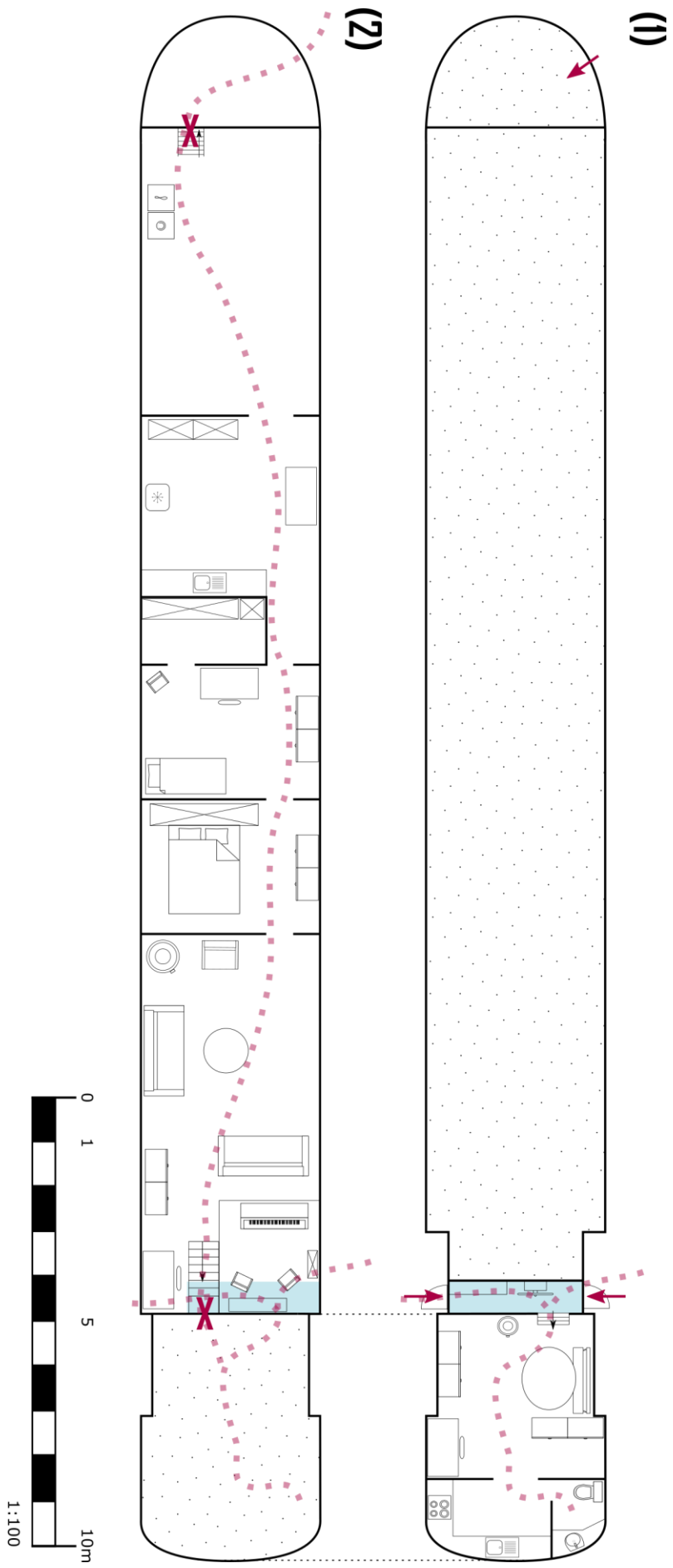
On voit sur ces deux pages à quel point certains bateaux sont éloignés du quai et inaccessibles sans passerelle. D'autres au contraire y sont accolés. Divers équipements marquent des scissions, restreignent les montées à bord ou les circulations sur le plat-bord (barrières, jardins, passerelles face à la porte d'entrée, panneaux....).



Accès au plat-bord depuis le fleuve et vice versa



Capot menant au peak avant, ici cadenassé. Certains servent de porte d'entrée.



(1) Configuration traditionnelle du bateau. Deux portes permettent d'accéder à la marquise (zone bleutée) depuis l'extérieur, passage obligatoire pour entrer dans les pièces de vie de la famille batelière. Le peak avant est accessible via un capot au sol. Au milieu, les cales. Comme on le voit, ces trois espaces sont cloisonnés, il faut sortir pour passer de l'un à l'autre.

(2) La marquise et le logement marinier ont été conservés dans leur configuration traditionnelle mais les cales et le peak ont été aménagés. Les espaces communiquent entre eux grâce à des ouvertures dans les cloisons (X). De ce fait, si aucune entrée n'est condamnée, elles permettent d'accéder à l'ensemble des intérieurs. La marquise perd son contrôle omnipotent sur les accès.

1.3. Fenêtres : voir sans être vu

Comme déjà évoqué, le perçage de fenêtres dans la coque ne trompe pas quant au tour non marchand pris par un bateau, les cales étant désormais affectées à des usages requérant l'arrivée d'air, de lumière et laissant entrevoir les entourages, plutôt qu'au conditionnement étanche de denrées tenues à l'abri de ces mêmes éléments (bien que l'herméticité des jointures des châssis reste une difficulté majeure...). La configuration des fenêtres à bord occupe une place importante dans les plans d'aménagement du bateau, entre volonté de préserver le caractère privé de l'habitation, nécessité de garantir l'étanchéité de celles-ci, possibilité de les utiliser comme voies d'accès pour acheminer des objets volumineux (canapé, machine à laver,...) mais, surtout, exigences d'apports lumineux suffisants.

Ainsi, l'expression « c'est un (véritable) cercueil⁸³ » est parfois utilisée pour désigner des bateaux généralement étroits et peu surélevés, dont les espaces de vie sont supposés sombres car dotés de modestes hublots. A l'inverse, en parlant de sa « peur d'être enfermé dans un Thermos » (19-12-2016), du nom de ces bouteilles isothermes bien connues, Patrick, lui, évoque ses craintes en matière d'arrivées d'air et de lumière et énumère la liste des matériaux utilisés afin d'éviter toute carence : hublots classiques, plaques de cristal, PVC isolant amovible, toile translucide,...

Ici aussi, c'est l'éclectisme qui prime. Au niveau des dimensions d'abord, les fenêtres de grand gabarit sont généralement placées dans les parties aériennes du bateau (superstructure), tandis que la coque accueille de préférence des hublots de plus petite taille. Un choix à mettre en relation, d'une part, avec des contraintes de stabilité (des ouvertures trop grandes déformeraient la coque et en amplifieraient dangereusement sa tendance à se tordre sous la pression et les mouvements de l'eau) et, d'autre part, avec le maintien de niveaux d'intimité⁸⁴. Le type de bateau ainsi que la manière dont il a été lesté définissent ces hauteurs de manière relative. Habitant à bord du Stamina, Vincent

⁸³ J'ai découvert récemment grâce à l'index alphabétique des bateaux fluviaux recensés sur le site « Projet Babel » que le Cercueil était aussi le nom d'un type de bateau particulier, associé aux « Berrichons », à savoir des bateaux de moins de 30 mètres de long et de maximum 2,60 mètres de large, adaptés au canal du Berry et aujourd'hui presque entièrement tous disparus (Voir « Cercueil » sur : http://projetbabel.org/fluvial/index_alpha.htm). Une raison qui m'invite à penser que cette expression est bien utilisée sur mon terrain en son sens premier et non en référence à ces bateaux, qui n'ont par ailleurs jamais circulé sur les fleuves belges (sauf peut-être exception dont je n'ai pas connaissance).

⁸⁴ Cet aspect, comme tous ceux concernant les interactions visuelles entre espaces intérieurs et extérieurs, est pour l'instant simplement évoqué mais il sera largement développé dans le chapitre suivant...

raconte comment il a découvert à ses dépens ce lien entre le type de marchandises initialement transportées et la hauteur sous passavants (19-12-2016) :

Moi je savais pas voir ça à l'avance, j'y connaissais rien. J'y connaissais rien. Si tu regardes les autres bateaux, c'est des bateaux qui transportaient du peu dense, tandis que moi je transportais du très dense. La différence, c'est le volume et donc c'est la hauteur. Mes passavants sont à 1m80, tandis que les autres ils ont des passavants à 2m20, 2m40. Donc je sais mettre aucun meuble le long de mes murs... C'est les mêmes bateaux mais pour peu qu'ils transportent, je ne sais pas moi, du minerai de fer... Les bateaux étaient conçus pour leur type de transport. C'est tous des 38 mètres dans la longueur mais la hauteur... Si ça va être un céréalier, là on va aller haut, très haut. Parce que 375 tonnes de céréales, ça fait beaucoup de volume. Tandis que si c'est du métal, ben on n'a pas besoin de mettre beaucoup...

Les 1m80 du Stamina, tout comme les 2m20 des autres bateaux, correspondent au tirant d'eau* générique des automoteurs de classe I (soit la quasi-totalité des bateaux-logements étudiés), à savoir la hauteur entre la ligne de flottaison* et le point le plus bas du bateau, une référence prise à vide. Cependant, afin de garantir une stabilité uniforme et, le cas échéant, afin de contrebalancer les variations de hauteur entre la ligne de flottaison et le point le plus haut (ce qui équivaut au tirant d'air*) induites par des rehaussements éventuels⁸⁵, tous les bateaux d'habitation sont ballastés en permanence⁸⁶, réduisant ou augmentant le niveau d'enfoncement standard de la coque dans l'eau. Généralement, des coffrages sont réalisés dans le fond du bateau, dans lesquels le ballast est réparti, le pari étant de trouver le matériau le plus pondéreux pour un prix avantageux, tout en gardant des facilités de manipulation.

Pavés, billes de chemin de fer, blocs de bétons, pierres de carrière, gravats,... sont ainsi utilisés en quantités variables suivant la répartition des modules de l'ossature, le mobilier prévu (un piano à queue par exemple aidant déjà à prendre un peu de poids), le nombre et l'emplacement des cuves à eau et à mazout,... A titre d'exemple, sur l'Obedio, Philippe était occupé en 2015 à ajouter du ballast aux 104 tonnes de béton qu'il avait déjà descendues, à la grue et à la main, que le précédent occupant avait en partie

⁸⁵ Ainsi que, dans certains cas, afin d'être en mesure de naviguer sur certains cours d'eau dont les ponts sont particulièrement bas.

⁸⁶ Sur les bateaux de commerce à vide, le ballast est provisoire pour pouvoir passer sous certains ouvrages, et se fait au moyen de gravats ou d'eau introduite dans un compartiment étanche (voir « Ballast » sur <http://projetbabel.org/fluvial/b.htm>).

enlevées⁸⁷ « parce qu'il n'avait pas assez d'hauteur » (13-09-2015) : « Pour le moment je suis en train d'en remettre, donc je prends des gros cailloux là-bas à l'entrée. Je prends des gros cailloux ; j'ai déjà descendu deux tonnes à la main, je te montrerai au-devant. Et alors il est descendu de 3 cm évidemment, puisque la tape⁸⁸ de ce bateau-ci c'est 1 tonne au centimètre à peu près. »

Comme on remarque une corrélation entre la taille des fenêtres et leur répartition relative sur un axe vertical air-eau, il faut également souligner que certaines fenêtres sont positionnées particulièrement bas sur la coque, dans une recherche de proximité maximale avec le fleuve. Ainsi, certains habitants n'hésitent pas à réduire la distance minimale réglementaire des 50 centimètres, ce qui n'est pas sans poser de risques en termes de pression si elles venaient à être entièrement immergées. Une éventualité a priori peu probable, les menaces les plus à craindre provenant éventuellement de clapots plus impétueux qu'à l'accoutumée par journée de grand vent, de vagues en période de crue ou d'une pluie battante, auxquels une étanchéité contrôlée permet de faire face. Mais une fenêtre posée à 1 mètre de la surface de l'eau offre déjà des possibilités d'interactions avec les éléments et animaux aquatiques comme peu d'autres architectures le permettent.

Assis sur une chaise ou couché dans un lit, l'eau se déploie littéralement autour du corps (les pièces étant alors en partie sous le niveau de l'eau), à hauteur des sons du flux du courant, des objets charriés et des becquées des canards et poules d'eau, au raz du regard, et à portée de main. Une perspective que Romain est heureux d' « offrir » à son jeune fils : « je suis content... voilà... je voulais qu'il ouvre sa fenêtre le soir avant de se coucher, passer la tête, dès qu'il se couche, c'est les eaux qui sont là et je crois que c'est la meilleure enfance que je puisse lui offrir en fait » (09-09-2015). Les face-à-face indésirables ne sont pas inexistantes pour autant, à commencer par les indiscrets que comptent en leur sein kayakistes, paddlistes, propriétaires de hors-bords, locataires de bateaux électriques,... autant d'embarcations dont la maniabilité leur permet de passer et repasser lentement au raz des fenêtres, voire de s'arrêter pour coller le nez aux carreaux. D'ailleurs, les habitants eux-mêmes utilisent de tels bachots pour accéder au bas de la coque et des hublots pour des travaux d'entretiens...

Côté quai, des fenêtres positionnées à sa hauteur ou plus bas procurent de l'extérieur à tous les passants une vue plongeante sur les espaces de vie et, aux habitants, un paysage

⁸⁷ Philippe a d'abord été propriétaire de l'Obedio une première fois, puis il l'a racheté quelques années plus tard à l'occupant à qui il l'avait vendu...

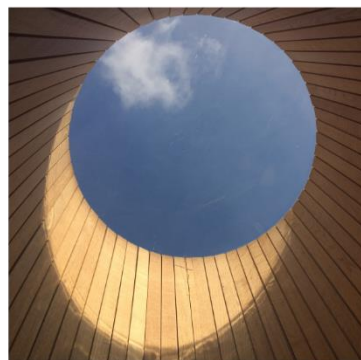
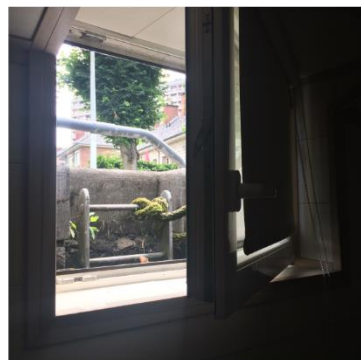
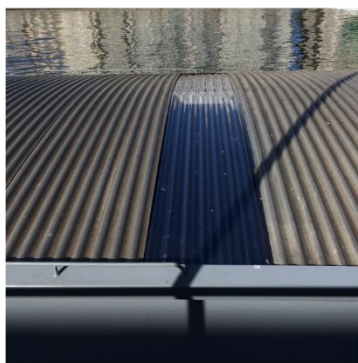
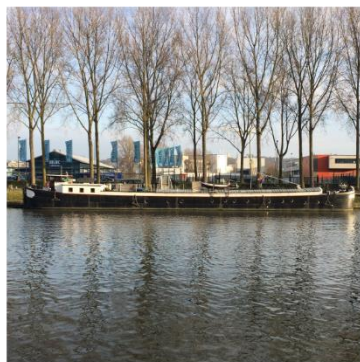
⁸⁸ Belgicisme désignant une échelle de valeurs approximatives.

composé des pierres du mur de soutènement... Si les fenêtres sont encastrées plus haut en revanche, il faut monter à bord depuis le hallage pour espérer entrevoir les intérieurs – moyennant le parcours décrit plus tôt – tandis que, en-dedans, les vues dégagées permettent de voir loin et de contrôler les alentours, particulièrement depuis le panorama à 360° de la marquise (ou équivalent) dont le caractère panoptique a déjà été mentionné. Chez Paul par exemple, dont le bateau ne comporte pas de superstructure, une timonerie récupérée sur une autre péniche a été ajoutée par ses soins et lui tient lieu à la fois d'entrée et de périscope, ainsi qu'il m'en fait la démonstration (16-02-2017) : « comme moi j'ai pas de rehaussement, comment tu rentres ? Y en a qui font juste des trappes qui s'ouvrent, mais moi j'ai besoin de... Tu vois, y'a un bruit : je fais comme ça [passe la tête par la fenêtre en se tenant sur les premières marches de l'escalier de l'entrée] Hop ! Tu vois ? Je vois tout ici et je suis à l'intérieur. J'ai besoin de ça pour la sécurité. Y a quelqu'un qui monte, euh ben... Tu vois directement. Tu sors pas d'une trappe, quoi. Tu vois ? [Rires] » S'instaure alors un jeu subtil entre transparence et opacité, ajusté en fonction du lieu d'amarrage permanent ainsi qu'au moyen de dispositifs éventuellement amovibles.

En matière de formes et de matériaux utilisés ensuite, la gamme s'étend des hublots de cuivre ronds aux châssis rectangulaires en bois à ouverture coulissante ou en oscillo-battant, ou encore aux simples vitrages de plexiglass en demi-lune... Là encore, les variations reposent sur un arbitrage entre contraintes techniques, économiques et sensibles. Ainsi, certains habitants ne jurent que par l'utilisation de hublots ronds ou ovales, éventuellement à goupilles, les seuls selon eux à refléter « l'esprit bateau »⁸⁹ (« Je voulais que ce soit un bateau, que ce soit des hublots et pas des fenêtres. On est dans un bateau quoi », continue Patrick), malgré le travail complexe que représente la découpe et la pose de cadres arrondis. Ces pièces ne sont guère acquises neuves. En effet, il n'est pas rare d'en retrouver dans le fond des cales, laissées par le précédent propriétaire.

⁸⁹ Cette notion a été développée dans (Daffe, 2012 : 91-92) : « La préoccupation de maintenir les caractéristiques propres au bateau occupe une place importante dans les discours des habitants. Celle-ci est traduite en une expression unique mais plurivoque : l'esprit (du) bateau. [...] En effet, employés dans différents contextes, ils désignent des éléments plus ou moins précis se référant à un style (« le style bateau »), mais également à des attitudes (« avoir l'esprit bateau »). [...] Premièrement, l'esprit bateau consiste à garder l'esprit du bateau, c'est-à-dire son « âme » [...] Garder l'âme du bateau, c'est maintenir les éléments originels qui en font sa force, qui en font ce qu'il est, mais surtout ce qu'il a été : les boiseries, l'uniformité de la coque, les peintures,... Ici, l'esprit du bateau est conservé grâce au maintien d'éléments initiaux, qui peuvent avoir été déplacés, couplés à des objets en lien avec l'univers batelier [...]. Sans cette combinaison d'éléments, le bateau ne pourrait plus être désigné comme tel. Rien n'empêche pour autant des transformations audacieuses, comme me l'explique cet homme [...]. Donc, garder l'esprit bateau, c'est conserver tous ces éléments qui, combinés, portent la marque du temps, témoignent de son inscription dans la durée [...] »

Des fenêtres de toutes les tailles, de toutes les formes, occultées ou non,...



Il arrive tout aussi fréquemment que celles-ci soient échangées et revendues entre habitants, notamment par le biais de forums internet et des réseaux sociaux. Aux Pays-Bas, à bord du « Formosa », Petra Munneke⁹⁰ est réputée parmi les habitants fluviaux pour s'être spécialisée dans la vente de hublots (entre autres...) de toutes tailles, tous matériaux, tous styles, récupérés notamment sur des chantiers de démantèlement de navires en Inde... Mais il faut également compter sur l'imagination des uns et des autres, comme Paul qui a découpé les siens dans des plaques en verre récupérées dans un réfrigérateur.

D'autres habitants au contraire estiment la tendance des vitrages ronds dépassée et hors de prix, privilégiant l'utilisation de cadres rectangulaires en bois, PVC ou aluminium. Une option privilégiée par Serge, architecte. Ouvrant le dernier numéro du magazine « Voiles et Voiliers » consacré au Salon Nautique de Paris, il commente les dernières tendances, adoptées sur sa péniche alors en pleines transformations (17-12-2016) : « Maintenant la mode c'est... on ne fait plus des hublots ou des fenêtres rondes, ils font un peu ringards. Maintenant c'est "bzzzt !" [trace un rectangle en l'air] un rectangle et qui font comme des traits discontinus comme ça dans la coque. » Il continue de tourner les pages et tombe sur une publicité où s'affiche en pleine page la photo d'un voilier en mer, sur lequel il me pointe les fenêtres :

Les petites fenêtres comme ça, je trouve ça vraiment chouette. Je sais pas ce que t'en penses ?

L. [qui n'en pense pas grand-chose mais qui croit naïvement avoir trouvé la parade]: Oui c'est chouette ! Dans l'horizontale, c'est plus logique avec la configuration du fleuve, du bateau,...

[Il m'interrompt] Ha mais elles sont pas *du tout* horizontales ! Ca, ça a été une grosse discussion avec Joaquim [l'entrepreneur avec lequel il travaille, spécialisé en travaux navals] parce qu'évidemment déjà lui il s'y connaît parce qu'il travaille sur les bateaux tous les jours, il sait bien qu'il y a rien de droit. Mais je lui disais : ici, je veux pas que mes fenêtres soient alignées... Enfin, je les ai alignées sur la courbe du bateau. Donc ici, les tôles elles remontent, donc les fenêtres pour qu'elles soient bien dans la composition de la ligne du bateau, les fenêtres sont mises sur le galbe de la coque. Ce qui fait qu'elle est un petit peu de travers...

⁹⁰ <http://www.patrijspooten.nl/>

En effet, « rien n'est droit » sur un bateau. Et cela, aucun habitant fluvial ne le contredira. Au contraire, beaucoup d'entre eux cherchent à en maintenir et valoriser les « courbes » et « arrondis », à l'extérieur autant qu'à l'intérieur même si, de l'avis de Patrick, « c'est un travail de fou furieux ». Inversement, faire fi de ces cintrages et cambrures ou vouloir les redresser est tout bonnement impossible, tant ils en constituent l'ADN et un élément de stabilité incontournable, même s'il peut subir lui aussi de profonds remaniements.

1.4. Coque : le génotype. Origines, évolutions et mutations

Après que des transformations importantes aient été apportées à l'ensemble de l'enveloppe du bateau, un œil non averti regrettera peut-être que des changements aussi profonds aient visiblement dénaturé le bateau initial et se demandera même si la dénomination de « péniche » peut toujours légitimement⁹¹ lui être attribuée... Pourtant, quel que soit le degré de modifications opéré, un observateur avisé sera toujours en mesure d'identifier le type de bateau générique, voire même les devises* précédentes du bateau incriminé ainsi que – si l'observateur est un expert, et il y en a ! – le chantier naval où il a été originellement construit...⁹² De manière analogue, Pierre Lemonnier (2012 : 112-113) explique comment des amateurs de voitures de courses des années '60 sont capables de faire la différence entre des modèles autrement similaires aux yeux de « profanes », et ce sur base de leur forme : « une silhouette et des volumes » mais aussi les rétroviseurs, les phares, les bouchons d'essence,... Sur l'eau, ce sont la taille, le rampage*, l'étrave et le cul*, éléments constitutifs de la coque, qui feront la différence.

Le gabarit de ces bateaux d'habitation varie selon une palette de dimensions standardisées, correspondant chacune à un type de barge particulier à mettre en lien avec le développement de la batellerie artisanale. En effet, à quelques exceptions près, toutes les habitations permanentes flottant sur les fleuves bruxellois et wallons sont de purs produits et acteurs de premier plan du « premier âge des navigations industrielles » en Europe de l'Ouest, situé par Bernard Le Sueur (2012) entre 1860 et 1950. Cette

⁹¹ Alors que ce terme lui-même est en réalité largement galvaudé puisqu'il désigne initialement des embarcations de bois, non-motorisées et halées par des humains ou des animaux depuis le halage. Rares sont les personnes qui, à l'heure actuelle, ont véritablement connu les péniches, qui ont toutes entièrement disparu de nos fleuves.

⁹² Un exercice qui remplit d'ailleurs les discussions des forums de férus de navigation fluviale. Sur le site « Vagus-Vagrant » (<http://www.vagus-vagrant.fr/>) par exemple, les membres (souvent des bateliers, retraités ou non, (petits-)enfants de bateliers, habitants de bateaux-logements, éclusiers,...) postent des photos de bateaux de navigation intérieure, ensuite triés en fonction de leur gabarit*, type, origine, chantier, et fonctions successives, suivant les données identifiées par chacun et complétées par des informations spécifiques, tels que les différents propriétaires, le lieu d'amarrage éventuel, des anecdotes de navigation, le numéro d'identification, des photos à différentes époques...

période selon l'historien marque les débuts de la « batellerie au long cours », rendue possible dans un premier temps par le redressement des cours d'eau et la construction de nouvelles voies d'eau puis par leur standardisation (Hanin, 2004), en vue de « soutenir l'expansion industrielle » (Le Sueur, 2012 : 152). Cette spécificité mérite d'être développée, bien qu'elle nous oblige à faire un pas de côté pour revenir un moment sur l'évolution du bateau, conjointe à celle du secteur de la batellerie. De la sorte, les conditions d'émergence de l'habitat fluvial à Bruxelles et en Wallonie pourront en partie être identifiées⁹³.

En Belgique, les canaux, comme les routes, deviennent alors à la fois voies d'accès et vecteurs de développement économique, favorisant par-là l'unification politique et culturelle d'un territoire national naissant (Hanin, 2004 : 52). Avec l'uniformisation du gabarit des voies d'eau puis l'arrivée rapide du moteur qui s'ensuit (dès 1890 en fluvial selon Fabienne Wateau (1989 : 352)), la taille et la forme de la flotte se standardisent pour s'adapter, d'une part, aux nouvelles dimensions imposées par les ouvrages d'art (écluses, pont, ascenseurs, tunnels,...) et, d'autre part, aux reconfigurations du secteur batelier, lui aussi sous le coup de ces importants changements.

D'abord, alors que le transport par voie d'eau est jusque-là une activité saisonnière réservée aux paysans, liée aux moissons et aux vendanges, elle se structure dès le XVIII^{ème} siècle « pour devenir une véritable corporation » (Wateau, 1989 : 350). 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 (Hanin, 2004). En 1832, l'inauguration du canal charbonnier à 70 tonnes reliant Bruxelles à Charleroi (et ensuite à la région du Centre) marque aussi la mise à flot d'un type de bateau spécifiquement conçu par Jean-Baptiste Vifquain, ingénieur du nouveau canal, pour y naviguer (Parvais, 2007) : les « sabots » ou « baquets de Charleroi », d'abord construits en bois puis en acier, long de 19,5m et large de 2,60m (pour des écluses de 20m sur 2,7m !). Plus aucun exemplaire en bois n'existe à ce jour et seuls quelques-uns construits en acier subsistent, sortis de l'eau et exposés, ou transformés en habitation⁹⁴.

⁹³ Cette thématique ayant déjà été développée dans (Daffe, 2016) et (Daffe, 2018a), certaines tournures de phrases pourraient être identiques ou fortement similaires à celles publiées dans les articles cités.

⁹⁴ Habitant depuis 40 ans sur l'eau, un fluvial me détaille par e-mail le sort des derniers baquets amarrés à Anderlecht (e-mail du 06-04-2018 ; ponctuation et orthographe de l'auteur, entièrement reproduits sans modification) : « En réalité, il n'y avait qu'un seul bateau (un bacquet) habité par les anciens mariniers. Au décès de ceux-ci, leur bacquet fut vendu à la

Exclusivement halé par traction chevaline et humaine, le modèle est rapidement supplanté par des Mignoles allongées et aux flancs verticalisés, Spits ou Freycinet suivant les bassins dont ils proviennent, soit des bateaux de type « péniches », dont le gabarit est près de deux fois plus grand, notamment en raison de l'élargissement de certains tronçons du canal (puis de l'ensemble en 1879) quadruplant de volume et passant à 300 tonnes, comme partout ailleurs en Flandre, aux Pays-Bas et en France : « [...] [la péniche] est l'héritière d'un bateau traditionnel flamand. Dans un paysage technique en pleine mutation, elle constitue l'élément de stabilité et de continuité. C'est un bateau de bois, au fond plat et rectangulaire, aux bords verticaux, et dont les extrémités ont été formées par la courbure de ses côtés rassemblés à l'avant pour créer l'étrave et, à l'arrière, l'étambot* » (Le Sueur, 2012 : 156).

C'est que l'essor des industries et l'augmentation de leurs productions accroissent de manière drastique les besoins en matières premières et en combustibles : le transport ferroviaire assure sa propre rentabilité en augmentant les volumes et la fréquence des transports (Hanin, 2004 : 76) tandis que, face à cette concurrence menaçante, la batellerie se spécialise dans des frets* réguliers de matériaux pondéreux, bientôt effectués sur de plus longues distances grâce au nouveau potentiel de vitesse offert par la motorisation. Avec l'allongement des parcours qui en résulte, la batellerie devient une activité professionnelle itinérante impliquant l'ensemble de la famille (Wateau, 1989 : 353-355) :

L'artisan qui possède un bateau vit constamment à bord avec sa femme et ses enfants. Le marinier occupe la place de capitaine, tandis que son épouse assure les tâches de second ou de matelot. Les enfants, souvent nombreux, apportent une aide nécessaire au bon fonctionnement de la péniche, déchargeant un peu leur mère de son travail domestique. [...] L'aîné, (vers 16-17 ans), s'installe à l'avant du bateau appelé peak, et apprend le travail dévolu à sa mère en l'imitant. Logé, blanchi et nourri, - les repas se prennent

province du Hainaut pour le projet de musée de la batellerie, mais il finit abandonné dans un bief à Thieu où il coula. Il reste deux bacquets sur les trois existant à cette époque à Anderlecht, qui ont changé de noms et qui ne s'appellent plus "Brise-lames" et "Notre dame de Halle" mais "Chauve-souris" et "Thalamus". Ces bacquets, devenus extrêmement rares, étaient hâlés par les femmes et les enfants du mariniers pour transporter le charbon. Très minces, ils étaient très instables lorsqu'ils n'étaient pas chargés et il n'était pas rare d'en voir se renverser. Il en existait 2 autres habités depuis bien longtemps à Seneffe, en face de la cale sèche. Lors de l'aménagement du bief de Seneffe en port de plaisance, ces deux bacquets ont disparu, je ne sais pas où. Les deux rescapés qui séjournent à Anderlecht sont en excellent état. Petite remarque: les bacquets sont de conception très ancienne, datant d'avant que le canal ne passe au gabarit Freycinet pour accueillir les spitz de 38m/5m et donc bien avant le passage au gabarit actuel qui accepte des péniches de 1250 tonnes (85m/9,50m) ».

dans le logement arrière avec toute la famille-, il n'est pas rémunéré. [...]
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.

La maison à terre est définitivement abandonnée. Ce n'est donc qu'à ce moment que les bateaux de commerce voient, à leur statut d'outils de travail, s'adjoindre 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 – faisant leur apparition conjointement à la traction mécanique. C'est aussi à cette époque que les « péniches », types de bateaux bien spécifiques entièrement construits en bois et non motorisés, cèdent progressivement la place aux automoteurs, leurs cousins de mêmes dimensions (38,5m sur 5,05m) mais fabriqués en acier et équipés de moteurs. Bien que ne subsiste aujourd'hui plus aucune péniche, le terme est néanmoins resté dans le langage courant pour désigner indifféremment tout bateau fluvial⁹⁵.

Par conséquent, là 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 et le lieu de résidence (Hanin, 2004 : 107), l'exact inverse se produit pour les bateliers. En effet, c'est à partir du moment où les distances des frets s'accroissent que le bateau devient conjointement unité de production et unité de résidence ; la famille-entreprise est indépendante et propriétaire de son propre bateau, qui devient l'élément central de la reproduction de la profession comme de la famille : « Ainsi, un couple installé sur une péniche va projeter, 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 : 350. Italiques originales). A l'échelle de l'histoire de la navigation intérieure, ce mode de fonctionnement est donc relativement récent et se trouvera en réalité presque aussi vite reconfiguré qu'il n'a été établi, les conséquences étant directement liées à l'émergence du phénomène d'habitat fluvial, sur la forme comme sur le fond.

⁹⁵ Un site spécialisé en navigation intérieure présente la différence de cette manière : « De la même façon qu'on nomme parfois "baleine" indifféremment le cachalot, le dauphin, ou le bélouga, le grand public qualifie de "péniche" tout bateau fluvial, jusque et y compris les petits bateaux de plaisance en plastique ! C'est une **profonde erreur**, due au fait que la péniche a supplanté peu à peu tous les autres types de bateaux fluviaux au cours de la première moitié du XXe siècle, et s'est ainsi généralisée. La péniche est un bateau bien particulier, aux dimensions et formes bien définies, et ne saurait être synonyme de "bateau fluvial" d'une manière générale. » (« Péniche », dans l'index alphabétique des bateaux fluviaux, termes en gras originaux : <http://projetbabel.org/fluvial/peniche.htm>)

L'interdiction du travail des enfants de moins de 14 ans, assortie de l'obligation de scolarité jusqu'à cet âge (Hanin, 2004 :132) porte un premier coup à cette organisation particulière. Jusqu'alors membres de l'équipage à part entière, les enfants sont au début scolarisés à bord puis envoyés à terre. Dès le début du XX^{ème} siècle s'ouvrent des établissements scolaires et internats spécifiquement destinés à l'instruction des enfants de bateliers (uniquement les garçons dans un premier temps (Arnould, 2003 : 3)), établissements qui se verront rapidement surpeuplés sous la pression de « la loi scolaire du 15 mai 1929 sur l'obligation de fréquenter un établissement scolaire à partir de 10 ans pour les enfants dont les parents n'ont pas de résidence fixe » (Arnould, 2003 : 3). Les parents tentent alors, dans la mesure du possible, d'accepter des frets à proximité des lieux de scolarisation des enfants, aussi bien qu'ils se voient contraints d'engager des commis extérieurs au noyau familial, pour qui le peak avant devient le lieu de vie principal. Cette obligation de scolarité ainsi que la définition du logement qu'on lit en filigrane traduisent l'immixtion grandissante de l'Etat dans la régulation des affaires privées – qui deviennent par ailleurs matières publiques – et l'entrée en vigueur de mesures sous-tendues par des principes d'équité et de centralisation (Hanin, 2004 : 137) :

Le centre et le pouvoir de l'Etat-providence peuvent et doivent s'imposer au nom du progrès et de la modernité. Il revient à l'Etat-providence de répandre la modernité à l'ensemble du pays, voire de la colonie. L'école et les administrations publiques (justice, armée, chemin de fer,...) sont au service de cette émancipation sociale et culturelle. Cette modernité est d'autant plus mise en exergue que l'Etat-providence lui associe un discours de développement fondé [sur] l'équité : permettre à chacun d'y avoir accès tout en reconnaissant progressivement des différences sociales voire culturelles selon les groupes et les régions.

La loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial puis l'arrêté-loi du 12 décembre 1944 créant un « Office régulateur de la navigation intérieure »⁹⁶ (ORNI) incarnent cette philosophie. En France comme en Belgique, il est mis fin à la libre concurrence d'usage jusqu'alors, au profit d'un système par tour de rôle⁹⁷, régi par des bourses

⁹⁶ Cet office succède en réalité à la « Centrale belge de Navigation Intérieure », instaurée par l'occupant allemand en 1940 pour rééquilibrer l'offre de cales, surnuméraire, par rapport à la demande (Wijnakker, 1981 : 337).

⁹⁷ « Ordre de priorité, à la Bourse, dans l'attribution d'un transport » (Espreux, 2006 :281).

d'affrètement⁹⁸. Ce système est censé « offrir à tous la même chance de naviguer » et « répartir équitablement les transports entre les artisans » (Wateau, 1989 :359). Si le nombre de cales 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 (Espreux, 2006 : 112), apportant en passant un coup de neuf à la flotte, qui emprunte définitivement la direction de l'automotorisation⁹⁹.

Par conséquent, le type de bateaux sur le marché s'uniformise d'un seul coup puisque des centaines de 38 mètres sortent en masse des mêmes chantiers navals (qui apportent néanmoins toujours une touche personnelle (Le Sueur, 2012 : 158)). Simultanément, des bateaux qui, jusqu'au sortir de la Seconde Guerre Mondiale se côtoyaient encore vaille que vaille (bateaux halés (voire à voile) de petit gabarit, belges mais aussi hollandais et français de type Aak, Tjalk, Sabot, Flûte,..., ou encore 38 mètres non motorisés) se retrouvent abandonnés le long des voies d'eau, définitivement à l'arrêt.

Entre temps, la capacité de transport par voie d'eau a doublé partout en Wallonie : en effet, il y a 60 ans exactement que fermait définitivement le canal historique à 300 tonnes (quelques tronçons restent aujourd'hui navigables). Un nouveau tracé, conforme aux normes de transport en vigueur qui augmentent de manière exponentielle et passent à 1350 tonnes, entre en partie en fonction. L'opérationnalisation du Plan incliné de Ronquières en 1968 marque quant à lui irrévocablement le passage au « second âge des batelleries industrielles » (1950-2000, Le Sueur : 2012), déjà entamé partout ailleurs en Belgique et dans les pays frontaliers. Les charbonnages ferment les uns après les autres, le pétrole ayant été adopté au détriment du charbon.

Cette crise charbonnière ainsi que le déclin des activités sidérurgiques, relocalisées auprès des ports maritimes au Nord du pays et non plus le long des fleuves wallons (Hanin, 2004), portent un coup dur au secteur du transport par voie d'eau wallon. A cela, s'ajoute l'essor fulgurant du transport routier, facilité par les programmes nationaux de construction d'autoroutes, tandis que le transport ferroviaire se montre encore vivace. Résultat : la concurrence est particulièrement rude pour les bateliers propriétaires des « petits gabarits » qui viennent à peine d'être remis en circulation, d'une capacité de 200 à 400 tonnes, soit précisément les tonnages convoités par les routiers.

⁹⁸ « Lieu où sont cités à haute voix les voyages à effectuer pour les prochains transports de marchandises. Les marinières s'inscrivent alors au tour de rôle sur un tableau en face du voyage qui leur convient » (Deltenre, 1999 :4).

⁹⁹ En 1960, 79% de la flotte est motorisée ; 90% en 1970 et 96,5% en 1981 (Wijnakker, 1981 :339).

Suite aux grèves organisées par les syndicats en 1975, le Ministère des Communications ainsi que la Fédération des Entreprises Belges instaurent un système de dédommagements financiers pour compenser les mesures « d'assainissement structurels » du secteur, mieux connues sous le nom de « déchirage »¹⁰⁰, visant à détruire une partie de la flotte de navigation intérieure « qui exerce une pression permanente et économiquement indésirable sur le marché » (Sénat de Belgique, 13 novembre 1968). Cette mesure connaît à l'époque un réel succès : en 1980, on compte 539 demandes de déchirage, soit 93.350 tonnes *de plus* que la quantité initialement prévue par le Gouvernement pour endiguer la surcapacité de cales (Wijnakker, 1982 : 342). D'autre part, la pré-retraite est octroyée aux bateliers qui acceptent de mettre fin à leurs activités et priorité leur est donnée lors de l'achat ou la location d'un logement social à terre. Nombreux sont ceux qui saisissent cette opportunité et se retirent du métier de manière anticipée.

Alors que le capital accumulé au cours de la carrière servait jusqu'alors à acquérir un « bateau de famille » pour assurer la continuité de la profession (Wateau, 1989), les enfants s'en désintéressent de plus en plus, notamment au vu des difficultés traversées par leurs parents : « La fuite du métier commence : les jeunes ne désirant pas continuer le métier de leur parents, estimant que le travail à bord n'est plus rémunérateur ou l'est beaucoup moins que le travail en usine et que la vie sur la terre ferme est plus facile que celle à bord de petites unités sans confort » (Wijnakker, 1981 : 340). Un grand nombre de ces – désormais anciens – bateliers s'installent alors, sur terre ou sur l'eau, à proximité de leurs précédents lieux de frets, par ailleurs généralement proches des habitations d'anciens collègues et de leurs familles. Par conséquent, une quantité importante de cales dévaluées est abandonnée sur des fleuves qui incarnent progressivement les séquelles du processus d'industrialisation (Kinder, 2015 : 16), un processus que résume François, habitant de l'eau depuis 40 ans, dans un échange d'e-mails (18-04-2018 ; ponctuation et orthographe sont de l'auteur de l'e-mail) :

Le début de l'engouement pour les péniches aménageables en logement correspond en fait à l'époque des années 70-80 lorsque les autorités des voies navigables ont voulu réagir contre le fait que de nombreux Spits finissaient abandonnés le long des berges lorsque les propriétaires décédaient ou retournaient à terre pour finir leur jours. Or, ces bateaux trouvaient de moins en moins d'acquéreurs chez les jeunes bateliers,

¹⁰⁰ Il consiste en « la mise à la ferraille intégrale de la coque du bateau » (Règlement (CEE) n° 1101/89 : article 5, 1) ainsi qu'au déchirage des papiers du bateau, d'où le nom de cette mesure.

puisque l'élargissement des voies navigables leur permettait de travailler sur de grands bateaux capables de transporter en une fois de 800 à 1250 tonnes au lieu des 350/450 tonnes d'un spitz. Le travail sur un spitz n'était plus vraiment rentable que sur les voies d'eau secondaires telles que la Haute Sambre, la Dendre, la Lys ou autre canal du Centre ou de Nimy-Blaton, etc.

Et les entreprises comprenant aussi tout l'intérêt de s'installer le long des voies fluviales à gros gabarit, les voies secondaires sont de moins en moins fréquentées et les péniches de faible gabarit de plus en plus délaissées. Pour lutter contre ce phénomène l'Etat décida d'offrir des primes de déchirage aux bateliers terminant carrière pour éviter que leur bateau ne viennent grossir les rangs des bateaux abandonnés le long des berges. Or la prime de déchirage étant dans ces années-là de 300.000 Bef. (soit 7500 euros), c'est ce qui permit précisément de dumper la vente de ces péniches pour les amateurs de bateaux-logements. En effet, en offrant la même somme que le déchirage à un batelier en fin de carrière pour sa péniche, cela garantissait à ce dernier que son bateau, souvent toute sa vie, échapperait ainsi au découpage pour commencer une nouvelle existence, et ce sans y perdre financièrement.

La boucle est bouclée : bien que l'accumulation de transformations rapides sur les voies d'eau depuis la fin du XIX^{ème} siècle laisse sur le carreau des centaines de bateaux qui, en à peine 100 ans, auront autant connu la gloire dont bénéficient les innovations, que le désenchantement du déclassement rapide qui s'ensuit, ce sont ces mêmes bateaux qui trouvent dès les années '60 une seconde vie en-dehors du circuit commercial du transport fluvial comme bateaux d'habitation permanente. C'est pour cette raison que, d'un coup d'œil, une personne familière du secteur fluvial pourra, sur base du gabarit et du rampage (et donc de la coque), identifier un Tjalk, un Aak, un Luxmotor, une mignole, un baquet, un Spits, un Freycinet, ou plus généralement un automoteur, puisque la quantité de modèles est somme toute limitée et relativement standardisée (bien que personnalisés suivant les chantiers).

Il faut toutefois y ajouter une série de bateaux qui, avec le développement des navigations de loisirs dès les années '70, sont venus grossir la liste des possibilités d'habitation à bord. On compte à présent, en plus de quelques yachts et vedettes hollandaises aménagés pour être habités à l'année, des bateaux venus d'Outre-Manche, directement construits pour la navigation de loisirs mais inspirés de leurs cousins

commerciaux, « effilés et très bas, mais bien adaptés au tourisme fluvial » (Le Sueur, 2012 : 172). Ou encore les Pénichettes, ces unités d'habitation produites en série par la marque française Locaboat dont la forme rappelle celle des petits bateaux de commerce, mais dont la navigation et l'habitation en sont bien les activités dédiées. Ainsi donc, « alors que la Grande-Bretagne et la France produisent des 'house-boats' en série dès la fin du XIX^e siècle (Roblin, 2008 : 58), il faut attendre les années 1970 à Bruxelles d'abord, en Wallonie ensuite (Ronquières, puis Ittre, Jambes...), pour que des gens-d'à-terre élisent domicile sur l'eau » (Daffe, 2016 : 38). Pour l'heure, attardons-nous encore un instant sur divers éléments constitutifs de l' « information génétique » du bateau et qui se voient éventuellement renouvelés, réparés, modifiés au cours de sa carrière, autant de gestes révélateurs de circulations, de pratiques d'alliances et de transmissions...

1.5. Acier : alliages, rouille et dérouille

La vérification de l'état général de la coque et le gros œuvre des travaux de transformations se font en chantier naval, unique moyen de sortir le bateau hors de l'eau, de bénéficier d'une main-d'œuvre experte en travaux de soudure et en architecture fluviale tout en ayant l'assurance (en théorie) de respecter les règles minimales nécessaires à l'octroi des documents administratifs officiels¹⁰¹. En Wallonie, les chantiers navals en activités sont encore au nombre de cinq¹⁰². Tous ont débuté dès la fin du XIX^{ème} siècle avec la construction de péniches en bois, puis se sont spécialisés dans la production d'automoteurs en acier et, enfin, se sont reconvertis dans l'entretien, la

¹⁰¹ Un bateau d'habitation qui navigue doit se conformer aux règles qui échoient à la navigation de plaisance. Ainsi, pour tout bateau de plus de 20 mètres navigant, plusieurs documents sont obligatoires : le numéro d'identification européen, le certificat de jaugeage de navigation intérieure (reprend les principales caractéristiques du bateau telles que : longueur, largeur, tirant d'eau, déplacement, puissance du moteur, plan de construction, propriétaires,...), le certificat de coque (plan de sondage aussi appelé « Euroclasse » du nom de la société qui a le monopole des expertises et qui délivre lesdits certificats), et le certificat communautaire de navigation intérieure (Définition sur le site du Service Public Fédéral de la Mobilité : « Le certificat communautaire atteste qu'un bateau satisfait à la Directive européenne établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure. Cette Directive s'applique aux bateaux dont la longueur est ≥ 20 m ou dont le produit longueur (L) x largeur (B) x tirant d'eau (T) est supérieur à 100m³. Le certificat communautaire est délivré après une visite technique du bateau. La zone dans laquelle le bateau est autorisé à naviguer est indiquée sur le certificat. Si le bateau peut naviguer sur le Rhin, une zone R supplémentaire est indiquée sur le certificat. » https://mobilit.belgium.be/fr/navigation/navigation_de_plaisance/bateau/certificat_communaautaire)

¹⁰² Bien que j'aie eu l'occasion de fréquenter le chantier de Beez lors de la mise en cale sèche du bateau d'un acteur de terrain, j'aurais voulu consacrer une plus grande partie de cette recherche aux chantiers navals, l'une des premières étapes de la chaîne opératoire de transformation d'un bateau en habitation. Cependant, je n'ai jamais reçu de réponse à mes sollicitations pour rencontrer un responsable au sujet de leur « expertise navale », et encore moins les autorisations requises pour accéder au lieu.

réparation et la transformation fluviale pour les particuliers ainsi que, de plus en plus, pour des firmes¹⁰³.

Ce sont principalement pour les gros travaux de sondage de coque, de soudure, de chaudronnerie et de motorisation que les habitants font appel à ces services spécialisés, même s'ils sont nombreux à tenter de faire baisser les coûts au maximum en réalisant une partie des travaux eux-mêmes ou en s'adressant à des connaissances aguerries. Certaines tâches néanmoins ne peuvent se passer d'une intervention en chantier. L'allongement ou le rétrécissement de la coque en font partie, l'opération consistant à couper le bateau en son milieu pour lui ôter ou ajouter quelques mètres de tôle... Paul par exemple ne savait que faire des grands espaces de son trente-huit mètres et décida donc de le raccourcir de dix mètres (ce qu'il trouve maintenant bien plus mignon et maniable, me confie-t-il). Le Stamina lui aussi en son temps a été recoupé de quelques mètres, ensuite récupérés et greffés sur un autre bateau du bief...

Les formes arrondies et travaillées de la coque nécessitent également, pour être réparées, doublées et remplacées, des interventions expertes requérant d'abord la dextérité d'un soudeur ou chaudronnier parfois contraint de réaliser son travail en se contorsionnant. Qui plus est, une habitation requérant la plus grande étanchéité et pour qui une entrée d'eau s'avérerait fatale ne peut se contenter d'un travail approximatif. Enfin, l'expertise est de mise également sur ces bateaux dont les aciers possèdent des propriétés plus diverses que leurs formes, suivant les multiples réparations qu'ils ont déjà subies d'une part et les chantiers où ils ont été produits d'autre part. Patrick se souvient de l'énervement de l'ouvrier qui devait souder un arrondi à l'envers sur une coque déjà remplie d'empiecements issues de ses précédentes utilisations depuis 1929, qu'il me montre sur le plan de sondage (19-12-2016) :

¹⁰³ La société Meusam construit par exemple les nouvelles unités de croisières et paquebots de l'entreprise « Croisieurope », n°1 de la croisière fluviale et maritime côtière en Europe... A l'heure actuelle, Meusam détient quatre chantiers en Wallonie à Beez (Namur, anciennement « Meuse et Sambre »), Namêche (Andenne, anciennement « Wilmotte Frères »), Monsin (Liège) et Pont-de-Loup (Charleroi, anciennement chantier Vankerkoven). De son côté, le chantier Plaquet à Péronnes (Antoing) perpétue ses activités tant bien que mal grâce à ses douze ouvriers... Sous le coup d'une procédure de redressement judiciaire après avoir été rachetée il y a quatre ans par une société spécialisée dans l'immobilier, cette dernière semble désormais – d'après les travailleurs qui se sont récemment mis en grève – vouloir se débarrasser du volet fluvial. (Dubois, Vincent. « La grogne au chantier naval Plaquet où les travailleurs sont partis en grève ». L'avenir Wallonie-Picarde édition électronique, mis en ligne le 09-04-2018 ; Despret, Quentin. « Chantier Plaquet : pas de réponse ». L'avenir Wallonie-Picarde édition électronique, mis en ligne le 12-04-2018).

Quand tu regardes tous les carrés que tu vois là en hachuré, c'est tous des endroits qui ont été doublés. Durant sa carrière, durant sa vie complète hein ! Donc, ils nous demandent de tout nettoyer à la disqueuse, puis ils te mettent un petit gel comme s'ils te faisaient une échographie [rires] et ils vérifient les épaisseurs de coque. Alors là [l'ouvrier] nous a dit : là ça va pas, là ça va. On a dû faire trois-quatre réparations pour qu'on soit à 3,8 [mm] [l'épaisseur minimale] partout et on part d'une peau de 6 [mm] hein !

Joseph m'apprend quant à lui que le Majo, sur lequel il vit avec sa compagne Martine, un Freycinet de 1924 en principe français, a en réalité été construit en Allemagne comme compensation de dommages de guerre, composé de ce fait d'un alliage particulier acier-cuivre qui leur a donné du fil à retordre lors des travaux de soudure. Probablement l'une des raisons pour lesquelles il est souvent répété que les aciers d'avant-guerre (mais on ne sait jamais très bien laquelle) sont de meilleure qualité... Ainsi, il s'agit d'un sujet de débats assez fréquent que de vanter aussi bien l'âge avancé d'un bateau que l'état de son acier qui, « de bonne qualité », n'aura « pas bougé » au cours du temps. Entendez : il aura conservé son épaisseur originelle, qui n'aura pas ou peu été érodée par les multiples navigations et le passage de l'eau, ce qui fait la fierté de Mélanie et la convainc d'avoir fait un bon achat (15-02-2017) :

Laurie : Ce bateau il date de quand ?

[Du tac au tac] de 1900 ! C'est la plus vieille de tout le quai. Elle était en super bon état aussi. Je pense que quand [l'ancien propriétaire] l'a sortie une première fois de l'eau y'avait pas encore de doublante* ou quoi. Je crois que les doublantes ils nous les font mettre pour nous faire payer mais en fait y'en a quasi pas besoin. Y'a des endroits où elle a quasi rien perdu. Ca c'est aussi un des signes où je me disais : c'est une bonne idée de l'acheter.

Plus tard, elle revient sur le comportement abusif qu'elle évoque vis-à-vis du chantier :

On s'est rendu compte que le chantier pompait [de l'argent] de façon complètement exagérée et qu'ils s'en foutent : on va vous faire payer des choses à un prix complètement déraisonné. On avait beau leur dire : mais écoutez, nous on a mis de l'argent de côté pour le chantier mais on n'a pas plus d'argent. On n'est même pas venu avec la bouche en cœur en disant : on n'a rien à vous donner ! Il faut négocier ferme et il faut s'y connaître par rapport à... le travail, les matières premières. Sinon ils se sucent de façon... c'est pas cher pour ce que c'est, c'est *cinq fois* [insiste] plus cher pour ce que

c'est ! C'est le prix le plus haut, fois x ! Ce qui a aussi, c'est que comme la plupart des gens qui font ça sont aisés, ils peuvent payer et alors ils acceptent. Ils acceptent de se faire entuber de façon monumentale. Et ils s'y connaissent pas plus que ça. Mathieu [son compagnon] il parlait avec les gens sur le chantier, ils sont même pas bien payés, enfin ils sont payés correct... C'est même pas parce qu'ils ont des gens qu'ils doivent payer très cher pour des tâches spécifiques, c'est juste qu'ils se sucent !

Beaucoup d'habitants partagent ce ressentiment à l'encontre des entreprises fluviales... Nombreux sont ceux qui, après avoir vécu de très mauvaises expériences dans des chantiers wallons, se tournent à présent vers les Pays-Bas¹⁰⁴ où le travail y est réputé plus abordable et de meilleure qualité, certains tronçons étant par ailleurs plus proches et plus facilement navigables que vers le Nord de la Belgique – via la Meuse notamment. Estimant avoir été floués, déçus d'un travail bâclé et des prix exorbitants demandés, beaucoup d'entre eux soupçonnent les maîtres d'ouvrage d'avoir profité de leur méconnaissance en matière de rénovation fluviale. D'innombrables récits en attestent : il ne fait pas bon être novice sur un chantier naval et encore moins être une femme, sans parler de la combinaison de ces deux attributs...

A tel point que Myriam a décidé de se constituer un dossier comportant « de nombreuses pages avec noms et détails et les preuves qui vont avec, dont des extraits de compte des sommes que je verse à certaines personnes, les captures d'écran des menaces aussi ». Devoir se confronter au mépris des membres du personnel du chantier fut la goutte de trop dans un vase déjà plein : « j'en ai pourtant croisé mais ils se sont exclusivement adressés à Dimi [son compagnon]... C'est pourtant moi qui suis l'unique propriétaire et qui vais payer la facture mais je ne suis pas digne d'avoir un avis sur l'expertise et la mise en peinture de mon bien. [...] Quand je vous dis que je suis devenue transparente... J'ai hâte de retrouver la terre ferme et une identité ;-)! », écrit-elle par e-mail (28-03-2017). Gabrielle elle aussi a introduit un dossier de litige et a dû planifier sa fuite du chantier à bord de son remorqueur hollandais :

Voilà donc c'est comme ça que ça a commencé... [Le propriétaire] a vendu son bateau, je l'ai eu directement puis j'ai attendu un an comme ça [sans aménagements]. Et puis j'ai fait l'héritage de mes parents et là je me suis dit :

¹⁰⁴ Peu vers la Flandre, pour des raisons qui me sont inconnues. Néanmoins, outre la qualité du travail aux Pays-Bas et les prix plus avantageux, certains tronçons sont plus proches et plus facilement navigables vers l'Est que vers le Nord, en fonction du lieu d'amarrage initial du bateau (par exemple, Maastricht n'est qu'à une trentaine de kilomètres sur la Meuse depuis Liège...)

je reprends tout depuis le début ! Il [le bateau] rentre au chantier et je mets tout, tout dedans. [Inspire profondément] La folie quoi. La folie et voilà... Et puis [au chantier] ça n'avancait pas : ils cassaient au fur et à mesure ce qu'ils refaisaient. Grave, je me suis fait avoir. On a dû tout recommencer après eux, mais c'est des dizaines de milliers d'euros que j'ai donnés là-bas ! [...] Je ne veux plus jamais les voir. Jamais. C'était vraiment une grave dispute quoi. [...] Donc d'abord il est arrivé là le monsieur du contrôle technique et bon, il a mesuré les millimètres de la coque il a dit : bon, c'est un bateau qui va avoir 100 ans mais qui n'a jamais été doublé donc il est toujours tel quel, il faut remettre des doublantes... Ca a déjà été énorme parce que les doublantes ça coûte pas rien. Puis de là j'ai dit : tant qu'à faire, que vous faites tout ce travail-là, vous me mettez un conteneur et je vais en profiter pour tout vider à l'intérieur. Là c'est pendant qu'ils faisaient les doublantes et que ça chauffait très fort, on a été noyés dans les copeaux et tout commençait à prendre feu [Rires]. [...] Il y avait les gros travaux de peinture aussi. Donc ils devaient enlever toutes les couches de peinture, ils ont triché, on a dû recommencer tout de suite. Et on a enlevé 5 couches... 5 couches... 6.000€ qu'ils m'ont fait payer pour la peinture. Alors après quand la peinture était faite, ils me téléphonaient : bon, y a un souci avec l'électricité il faudrait faire ceci. Ok bon... En passant les trucs au chalumeau ils abîmaient la peinture. Donc moi j'y allais pas tous les jours mais quand j'y allais je dis : han vous avez vu ce qu'il s'est passé ? Ben oui, il faut recommencer la peinture. Le gars de la peinture il devenait fou parce que lui il a été payé qu'une fois et sûrement pas 6.000€. Et puis après, y a une petite terrasse avec des trappes. Quand tout a été quasi fini, ils m'ont dit : mais ça il faut changer parce que heu... elle est vraiment pourrie. Mais alors quand ils ont enlevé l'ancienne et la souder, ils ont fait fondre toute l'électricité. La porte d'entrée s'est démise complètement, toute la vitre a été cassée, de nouveau, il est revenu repeindre. [Rires] Heu... je dis : mais vous faites tout à l'envers ! Moi j'ai super confiance en vous mais vous me faites après ce que vous auriez dû faire avant ! C'est le chantier, c'est le cas de le dire quoi. Super mal organisé et supervisé. C'est incroyable !

Laurie : et puis surtout c'est leur métier donc s'ils te disent : il faut changer quelque chose, c'est difficile de dire que tu veux pas le faire.

Ben oui parce que j'y connais rien. Donc je fais complète confiance. Ouais il est resté quasi deux ans là-bas au final. Avec rien qui avançait et ils me disaient oui ça sera fait la semaine prochaine, et puis oh non on a du retard. Et de semaine en semaine, ça a fait des mois, ça a fait un hiver, ça a fait un hiver qu'il s'est super abîmé, qu'il a recommencé à rouiller, qu'il y a eu des coups dedans, un truc de fou. Mais au final je me suis sauvée de là. Je suis partie un matin, j'ai dit à quelqu'un : bon, aller hop ! Il est dans l'eau ? On va le sortir de là. Et les ouvriers là-bas étaient au courant. Ils m'ont dit : il faut partir parce qu'il en restera rien du bateau. Et j'ai donné des dizaines de milliers d'euros. 50 presque 60.000 euros qu'ils ont eus. Et c'était encore vide. J'avais même pas encore commencé quoi que ce soit de l'intérieur...

L'amertume est d'autant plus grande que le ton est généralement à l'excitation à l'approche de la sortie en chantier (tout du moins lors de la première expérience), qui marque bien souvent le début d'une nouvelle vie. Qui plus est, pour ces bateaux généralement « boulonnés à quai », comme le dit Myriam, l'épisode du chantier naval représente la seule perspective de navigation. Sans moteur, sans moteur fonctionnel, sans expérience suffisante, il faut faire appel à un pilote chevronné ainsi qu'à un autre bateau qui accepte de convoier jusqu'à la destination finale, aller et retour. Avec les écluses à passer et la vitesse pour le moins modérée de l'embarcation, le trajet peut prendre plusieurs jours.

Le voyage s'apparente à un véritable événement, qu'accompagnent des photos commentées sur Facebook ainsi que la visite de proches et de connaissances pour quelques heures (d'abord grisantes puis souvent rapidement endormantes...). Sur place, les travaux durent plusieurs semaines, voire plusieurs mois dans certains cas comme nous venons de le voir. Pendant ce temps, la vie continue à bord du bateau, unique lieu de vie des habitants ; parfois loin du port d'attache, tantôt hors de l'eau lors des travaux en cale sèche, tantôt au pied de la mise à l'eau en attendant d'être reçu, de terminer les travaux effectués soi-même, en attendant une autorisation d'emplacement, une pièce de rechange, le temps de réunir l'argent nécessaire pour payer les factures,...¹⁰⁵

Car, même en échappant aux diverses malversations qui viennent d'être développées, un passage au chantier coûte cher ; il s'agit du poste le plus important dans le budget financier et temporel, souvent sous-estimé... C'est, pour Mélanie, ce qui fait la particularité de la vie à bord : « ça te prend plein de temps, plein d'argent ! » (15-02-

¹⁰⁵ Autant d'aspect sur lesquels je m'attarderai dans les chapitres suivants.

2017). Et d'enchaîner sur la comparaison avec une vie à terre : « Une maison aussi ça coûte cher. La plupart des gens disent qu'une péniche ça coûte comme une maison. Y'a des choses que tu paies en plus ou en moins mais ça s'équilibre... Ça coûte pas moins cher. Ça coûte pas plus cher non plus. Après, tu paies pas tes frais immobiliers, tu paies pas ton notaire. Mais tu paies le chantier. C'est surtout le chantier en fait qui fait exploser le budget ». Sur le dernier devis que Philippe a demandé en tant que marinier, le prix de la tôle d'acier s'élevait à 10.000 Francs belges du mètre carré (250€). Un montant qui, d'après lui, doit maintenant avoir dépassé les 300€, une estimation corroborée par les calculs de Romain qui chiffre ses travaux en chantier, après avoir « tout refait » sur son 38 mètres (doublantes, terrasse,...), à environ 45.000€ (auxquels il faut ajouter 40.000€ pour l'achat du bateau à vide, 25.000€ pour les aménagements intérieurs et 20.000€ pour la location de l'emplacement dans son cas), ce qu'il estime pour sa part être raisonnable.

Outre les transformations et mises en cale sèche lors d'un changement de propriétaire, les bateaux sont sortis de l'eau au minimum tous les cinq ans, laps de temps exigés par la plupart des assurances afin de vérifier l'épaisseur de la coque (un « sondage mouillé » effectué à domicile à l'aide d'une sonde est parfois réalisé pour éviter ce contrôle quinquennal), et au maximum tous les dix ans, intervalle requis par le gestionnaire des Voies d'eau pour les mêmes raisons. Entre-temps, les plus consciencieux frottent et nettoient régulièrement depuis leur emplacement la mousse qui s'accumule sur la coque, cirent les endroits décolorés par le soleil et repeignent les sections écaillées par la pluie. Autant de manifestations d'un phénomène que les anglophones nomment joliment « weathering » et que les actions de maintenance cherchent à contrer par la restauration, l'entretien, le remplacement (Mostavafi & Leatherbarrow, 1993).

Cette notion pourrait se traduire en français par « usure climatique » puisqu'elle désigne l'action graduelle ([*'ing'*] renvoie à un processus en train de se faire « au cours du temps ») de l'environnement naturel (la météo [*'weather'*], soit « le temps qu'il fait ») sur les matériaux extérieurs des bâtiments. Il ne faut pas être chimiste en effet pour savoir que, l'acier étant un matériau principalement composé de fer et de carbone, son contact prolongé à l'air et à l'eau (365 jours par an par le bas avec le fleuve et 200 jours en moyenne par le haut avec les précipitations annuelles en Belgique) donne rapidement lieu à une réaction d'oxydation : la rouille, phénomène des plus controversés au sein des habitants des fleuves bruxellois et wallons, selon qu'elle soit considérée comme une soustraction destructrice (la plupart du temps) ou au contraire comme une addition protectrice.

Commençons par ce dernier entendement, non pas le moins répandu mais le plus dilué, en ce qu'il est « associé à une appréciation romantique de l'apparence d'un bâtiment qui a pris de l'âge : le parement raviné, la pierre couverte de mousse, et le bois séché » (Mostavafi & Leatherbarrow, 1993 : 6, ma traduction¹⁰⁶). Une plus-value produite par les effets du temps passé qui, dans les constructions narratives à l'égard de la péniche au moment des transactions, est tout autant une preuve de son état de « patrimoine à sauvegarder » qu'une justification de sa valeur (Boltanski & Esquerre, 2017 ; Daffe, 2018b), aspects sur lesquels je reviendrai par un autre biais dans la suite de la présente recherche.

En outre, on se souviendra de l'énervement de Claude suite à ma remarque sur un bateau que je juge être en mauvais état au vu de la quantité de rouille dont il est recouvert... Pour lui, il ne s'agit pas d'un critère valable puisque, même sur une coque qui vient d'être repeinte, la rouille réapparaît de toute façon quelques mois plus tard et agit comme protection. « Tu l'as encore bien vite nettoyé, affirme-t-il [...] Ça s'abîme pas en-dessous, ça s'abîme pas », un peu à la manière de l'acier Corten, matériau dont l'oxydation superficielle est expressément utilisée pour s'auto-protéger des conditions atmosphériques¹⁰⁷.

Plus généralement, la rouille et le passage du temps sont connotés de manière péjorative, ainsi que le laisse entendre Serge qui constate la progression des marques laissées par cinq années sans entretien (et sans encore y vivre). Associées à la négligence voire à l'abandon, certaines formulations semblent laisser entendre que l'effet du temps rend les matériaux vivants mais moribonds (17-12-2016) : « je vois qu'au fil des années, ça souffre. Ça souffre. Surtout ici, devant le sol, ça commence à se craqueler quand même. Et puis y'a des petites taches de rouille qui commencent à apparaître ; il est plus si nickel qu'il y a 5 ans ça c'est clair ».

Pourtant, il ne semble pas inquiet par ces stigmates, visiblement pas irréversibles à ses yeux et dont il compte s'occuper plus tard : « Tant pis, je ferme les yeux là-dessus, l'étape finale ce sera de refaire toutes les peintures pour que tout soit *pico bello*. Pour que ce soit nickel. Mais je vais pas passer du temps maintenant à refaire des peintures, y'a d'autres priorités qui sont l'aménagement intérieur d'abord ». D'autres réactions en revanche se

¹⁰⁶ "This sense of weathering is often associated with a romantic appreciation of the appearance of buildings that have aged: their mellowed brickwork, moss-covered stone, and seasoned timber."

¹⁰⁷ Définition de l'Association Française de Normalisation : « acier auquel un certain nombre d'éléments, tels que le phosphore, le cuivre, le chrome, le nickel, le molybdène, ont été ajoutés afin d'en accroître la résistance à la corrosion atmosphérique par la formation d'une couche auto-protectrice d'oxydes sur le métal de base sous l'influence des conditions atmosphériques. »

montrent plus alarmées quant à la possibilité de récupérer des avancées trop importantes et plaident pour une intervention relativement rapide afin d'enrayer le processus. Philippe, par exemple, raconte avec dépit les retrouvailles avec son bateau vendu plusieurs années auparavant (13-09-2015) :

Pendant 10 ans le bateau était amarré là-bas. [...] Le jeune homme [qui l'a acheté] s'est marié, il est parti avec d'autres projets, il a commencé à laisser le bateau à l'abandon. Ici au mois de novembre, il m'a demandé pour aller conduire le bateau au chantier. J'suis arrivé et j'ai vu : le bateau était plein de mousse, il était dans un mauvais état, les peintures qui partaient et tout, pfffff... [il paraît consterné]. Heureusement, il est galvanisé donc il ne rouille pas. J'dis: t'as vu l'état du bateau ? Je dis... Il paraît qu'tu vas l'vendre, qu'est-c'tu vas faire ? Parce que là i'faut pas que tu continues à... [ne rien faire ? il ne termine pas sa phrase] Ecoute, faut pas le laisser comme ça je dis... Même si tu veux le vendre, faut pas le laisser comme ça.

Au-dessus d'un bateau visiblement négligé ou déserté flottent toujours des suspicions de sabotage car, en phase terminale, c'est son naufrage qui le guette, la rouille et l'érosion ayant finalement eu raison de son étanchéité. A Bruxelles comme en Wallonie, François aussi bien qu'Hervé dressent le même constat : la prolifération de « bateaux-poubelles » – ainsi que sont dénommés ceux dont l'état de détérioration est ostensiblement avancé – ne rend pas les autorités favorables au cas de l'habitat fluvial. Tous deux leur donnent raison : pour reprendre les termes répétés à l'envi par Hervé au cours des trois années pendant lesquelles je l'ai côtoyé, pourquoi celles-ci encourageraient-elles l'installation de « tas de rouille » qui « tournent à rien », dédaignés par des « barakis »¹⁰⁸ qui nuisent à l'image des habitants soigneux ?

A Anderlecht, ce sont ces « cimetières de bateaux » qui ont poussé l'ex Société Anonyme du Canal Bruxelles Charleroi, alors en charge de la gestion du bief, à rédiger un avis d'expulsion en 1988 à l'encontre du « laisser-aller qui ont [sic] vu plusieurs bateaux couler et dont le renflouage a coûté beaucoup d'argent aux autorités », avis suite auquel l'association actuelle a vu le jour afin d'endiguer de tels cas de figure, encore courants affirme François (e-mail du 19-04-2018, orthographe et ponctuation inchangées) : « il

¹⁰⁸ Belgicisme assigné initialement aux occupants de baraquements ou de roulottes, employé aujourd'hui dans le langage courant et familier pour désigner un type particulier d'individus, plutôt issus des classes populaires : « on reconnaît le baraki à son jogging et à sa voiture tunée [...] Très influencé par les séries américaines, le baraki appelle souvent ses enfants Kevin, Pamela, Brandon ou Brenda » (Episode « Baraki », La Minute Belge, 2017. Vidéo disponible en ligne). Plus généralement, le terme est utilisé pour insulter plus ou moins affectueusement tout individu dépourvu de civilité. Synonymes : « beauf », « plouc »,... Féminin : « Barakresse ».

suffit de se promener dans les divers endroits où sont amarrés des bateaux pour s'en rendre compte, de Namur à Marchienne en passant par Mons, Ronquières, Clabecq ou Péronnes etc... Ces constats amènent les autorités à devenir de plus en plus réticents pour accorder des autorisations » [sic]. Encore aujourd'hui, le Port adresse régulièrement des lettres au comité de DHAFE pour attirer l'attention sur « l'état peu reluisant de certains bateaux et environnements » (PVCA juin 2018) malgré que le Règlement d'Ordre Intérieur stipule clairement que chaque membre doit s'engager à « maintenir son bateau dans un état de propreté et de présentation satisfaisants » [sic].

Ce point étant susceptible de conditionner le renouvellement de la Convention d'emplacement, les membres du comité veillent à ce qu'il soit respecté. Lors d'« états des lieux » réguliers, chaque bateau est passé en revue par le comité et, dans un procès-verbal récapitulatif, fait l'objet de remarques précises quant à l'état d'entretien de l'habitation elle-même comme de ses abords. La conclusion du dernier bilan en date est la suivante : si la plupart des membres prennent soin de leur bateau et de son environnement, « restent les irréductibles qui ne réagissent pas ». Et de mettre en garde ces derniers : « Notre crainte est d'être tous mis dans le même sac et de subir les foudres des autorités portuaires, sans distinction. [...] C'est dans cette optique que nous tenterons de faire réagir les propriétaires les plus récalcitrants par tous les moyens possibles. Et au besoin, de les remplacer par des candidats propriétaires plus scrupuleux et respectueux de l'esprit DHAFE. Les demandes ne manquent pas ! »

En Wallonie, l'objectif de l'avant-projet d'« arrêté ministériel relatif au stationnement de longue durée de bateaux sur le domaine public régional des voies hydrauliques » n'est pas un secret non plus : alors que le Directeur des voies navigables a invité les trois représentants de l'Association des Habitants du Fleuve (dont moi) dans son bureau pour en débattre, il renomme ce projet oralement « plan bateaux-poubelles à l'intention des bateaux abandonnées ou en mauvais état »¹⁰⁹ (01-02-2017). Le principe de la mesure nous est détaillé : après trois avertissements envoyés au propriétaire du bateau considéré comme mal entretenu ou abandonné, le SPW procédera au retrait de l'embarcation (« on le rachète pour 1€, on reste humains ») par l'entremise du chantier « Sambre et Meuse » avec lequel un agrément a été passé, qui récupérera le métal et enverra ensuite la facture du renflouage au propriétaire...

¹⁰⁹ Si cela ne suffisait pas, le document de l'arrêté ministériel lui-même nous est transmis par voie électronique dans un fichier Word dont l'option « commentaires » est activée et grâce à laquelle nous pouvons lire l'enthousiasme de certains collaborateurs à l'égard de dispositions relatives à la salubrité qui, disent-ils, vont « faire le vide ».



(1)(2)(5) Bateaux en cale sèche au chantier naval de Beez (Namur)



(3)(6)(7) La présence importante de rouille, de mousse, de peinture écaillée,... fait penser que ces bateaux ne sont pas entretenus ou habités (ce qui n'est pas nécessairement le cas).



(4)(8) Superstructures fraîchement repeintes, laissées dans la couleur de l'antirouille pour l'une (5) tandis que les hiloires de l'autre (8) sont fortement rouillées.



Si de telles dispositions soulageront très certainement des propriétaires surpassés par un projet dont ils avaient mal estimé les coûts, elles risquent en même temps de disqualifier ceux dont les ressources financières sont limitées, ne pouvant investir que ponctuellement dans l'entretien du bateau, ou encore ceux ne partageant ni les valeurs esthétiques, ni les schèmes temporels valorisés par une Administration réglée sur une organisation capitaliste et sédentaire du temps comme de l'espace (voir Bowles, 2016). Dans d'autres contextes et à plusieurs reprises, cette discussion fut au centre des débats entre Hervé, William et moi. Hervé était habituellement d'accord pour dire que les questions de goût et de couleur étaient personnelles et difficilement objectivables (à l'exception de l'antirouille qui, laissé comme couleur de revêtement – brun orangé – frôle d'après lui la négligence)... Mais de son propre aveu et à peu de choses près, seuls les bateaux comme le sien doivent être pris comme étalons¹¹⁰, en omettant cependant l'exception qu'il représente en habitant dans une péniche assurée pour près de 500.000€ et dont il délègue en partie l'entretien...

Pour conclure cette section, je soulignerai que dans la dernière version du projet sus-mentionné qui m'est parvenue (datée du 14-09-2016), le « défaut d'entretien, ou l'abandon du bateau » sont toujours stipulés comme motifs valables de résiliation de convention et de mise en demeure, sans que soient par ailleurs précisés les critères pris en compte pour en juger. Il me semble cependant qu'une expression laissée à interprétation aussi large ne peut qu'engendrer des situations abusives ou discriminantes, les questions d'esthétique, de temporalité et de salubrité étant éminemment (et par définition) relatives autant que discutables. Mais la discussion n'aura vraisemblablement pas lieu puisque les représentants des associations d'habitants fluviaux bruxellois et wallons ne voient pas l'intérêt d'ouvrir le débat actuellement. Une position bien différente de celle des défenseurs de l'Habitat Léger qui, durant ces dernières années, ont œuvré avec leurs membres à construire un chemin d'entente avec les pouvoirs politiques wallons et l'Administration afin de définir des critères minimum et quantifiables en matière de salubrité. Une avancée considérable en faveur du Droit au Logement non conventionnel à leurs yeux.

¹¹⁰ Un raisonnement qu'il développait souvent comme suit : « Regarde mon bateau, il est nickel ; celui de [X], nickel... Enfin, je le trouve affreux mais bon ça c'est encore autre chose. Mais tous ceux là-bas [précise l'emplacement]... Aller, ils pourraient faire un effort. Moi j'ai pas envie de me battre pour des gens qui vivent dans des bateaux pareils. Serge ça fait plus de cinq ans qu'il a son bateau, il a toujours rien fait dessus. Le [nom du bateau], le [nom du bateau], le [nom du bateau], je leur ai dit : c'est une catastrophe. »

1.6. Devises : le résonateur

1.6.1. *Maintenir le nom ou le changer, s'inscrire dans la continuité*

Devise : « Courte formule exprimant un sentiment, une pensée, une attitude, un mot d'ordre résumant une règle de conduite ou un idéal » (Trésor de la Langue Française Informatisé). C'est aussi le terme utilisé pour désigner le nom donné à un bateau, peint, soudé ou apposé de manière bien visible sur les fargues*. Avec le port d'attache, l'immatriculation (code pays et numéro européen) et le signe de jaugeage, la devise fait en effet partie des marques d'identification obligatoires de l'habitation flottante, par ailleurs reprises dans le certificat de jaugeage qui permet de retracer l'ensemble des noms attribués à un même bateau depuis sa construction.

En effet, au cours de sa carrière, une embarcation change non seulement de propriétaire à plusieurs reprises, mais aussi de devise ; le premier événement n'entraînant pas systématiquement le second. Contrairement au milieu de la navigation maritime où rebaptiser un bateau est réputé porter malheur et, de ce fait, est associé à un univers particulier de rites (« couper le macoui », remercier Neptune,...), le changement de nom est une pratique tout à fait classique en fluvial et accompagne au contraire la circulation du bateau de main en main. Ce sont ces logiques de maintien, de changement et de composition du nom que je propose de développer dans cette section.

Il ne s'agit pas uniquement de s'intéresser aux devises sous l'angle de leur signification en tant qu'actes de langage et de communication supposés mais aussi de les envisager, en tant qu'artefacts, sous l'angle des systèmes de représentations partagés auxquels elles renvoient en tant qu'objets de communication non-verbaux (Lemonnier, 2012). Une approche qui peut sembler confuse à première vue puisque l'on a bien à faire à des mots qui, néanmoins, sont imbriqués et fabriqués par des gestes, des compétences, une matérialité. En réalité, il me semble que la devise joue un rôle subtil mais central dans les pratiques d'habitat fluvial et dans la circulation du bateau, sur les fleuves autant que de main en main¹¹¹.

¹¹¹ Puisque les devises semblent partager les traits des résonateurs périssologiques décrits par Pierre Lemonnier (2012), ce travail aurait pu être entièrement structuré autour de celles-ci tant elles cristallisent l'ensemble des logiques à l'œuvre sur l'eau. Néanmoins, une telle entreprise me faisant craindre de devoir forcer certains traits pour les faire entrer dans la définition du concept, j'ai préféré m'en tenir à une approche inductive et placer la présente section parmi d'autres objets banals, là où néanmoins la description se fait de plus en plus dense, sans que tout soit déjà révélé pour autant.

Dans son article consacré aux bateliers du XX^{ème} siècle du Nord de la France, Fabienne Wateau décrit comment l'histoire de la vie d'un couple d'artisans bateliers est constituée par la somme des différentes péniches sur lesquelles ils ont navigué et des séquences de devises qui leur ont été attribuées (Wateau, 1989 : 359). Au cours de sa carrière, le couple de bateliers change en effet de péniche à plusieurs reprises : à bord, chaque enfant aide les parents dans leurs tâches, contribuant ainsi à financer le bateau qui lui reviendra à son mariage et dont la devise correspond souvent au prénom de son futur propriétaire. Ce système garantit d'une part aux parents de naviguer constamment sur un bateau neuf, réduisant les dépenses liées à l'entretien du bateau et, d'autre part, « facilite la transmission d'un patrimoine comprenant à la fois l'outil de travail et la maîtrise des savoir-faire propres à la profession de marinier » (Wateau, 1989 : 351).

A leur tour, les enfants répètent le modèle de leurs parents, navigant d'abord sur le bateau transmis portant leur prénom, puis font l'acquisition d'une péniche neuve notamment grâce à la vente du bateau dont ils ont hérité (Daffe, 2018b) et créent enfin leur propre série de devises. Plutôt que les prénoms des enfants, à l'endroit et à l'envers (Daniel - Leinad), ce sont parfois les déclinaisons des radicaux de ceux-ci qui sont utilisées (Louis - Louisiane) ou encore des combinaisons de prénoms (Michel - Martine : Mima). Ainsi, dans une famille de deux enfants, le premier bateau pourra être nommé d'après le premier puis le suivant d'après le second, tandis que le dernier bateau aura pour devise la contraction des premières syllabes des noms ou prénoms des parents, voire celui d'un Saint, choisi en fonction de divers critères (saint-patron du village d'origine, intention de destinée pour la famille ou pour le bateau,...) (Wateau, 1989 : 358).

D'autres logiques peuvent aussi présider à la composition des séries de devises, comme des références aux patronymes, aux marchandises transportées ou encore à un thème spécifique (« Iris » - « Capucine » - « Bleuete »... on pense aussi à la référence télévisuelle des barges « Captain » et « Flam » mentionnées dans le prologue). Dans tous les cas, « quelles que soient les formes données aux *devises* [...] toutes ont pour fonction de marquer la « famille » (autrement dit la péniche) par un trait distinctif » (Wateau, 1989 : 359, italiques originales). En effet, les contours spatiaux de la péniche définissent les limites de l'unité familiale, de l'unité de production et de l'unité de résidence. Dans une relation d'équivalence, les marins désignent un bateau par sa devise (le « Baladin », le « Monitor »,...) ainsi que, par extension, tous les membres de l'équipage et ce, « sans qu'aucune précision sur son sexe, son statut ou sa filiation n'intervienne dans l'appellation » (Wateau, 1989 : 358).

Réalisée en 1989, l'analyse de Wateau porte sur un système socio-économique relativement jeune comme nous l'avons vu précédemment, puisqu'alors ancré depuis moins d'un siècle. En Belgique, dès 1975, une partie de la flotte des 38 mètres, considérée comme peu rentable, est envoyée au déchirage – mise à la ferraille intégrale de la coque du bateau et destruction des papiers en échange d'une prime – ou revendue, afin de contribuer à l'acquisition d'un tonnage supérieur (ou à dégager une somme pour faciliter l'installation à terre). « Contribuer » car l'apport reste maigre en comparaison des sommes nécessaires à l'acquisition d'un automoteur de 80 à 110 mètres (aux alentours de 600.000€). Ainsi, si le bateau reste l'unité de production, l'unité familiale et l'unité de résidence, sa transmission est littéralement hypothéquée (Daffe, 2018b). Qui plus est, beaucoup d'enfants débarquent et ne souhaitent pas poursuivre le métier de leurs parents... Il serait donc intéressant d'investiguer si la manière d'attribuer les devises dans la profession s'est modifiée concomitamment à ces reconfigurations, évoluant vers des dénominations moins sérieuses, plus individualisées et détachées de toute logique de filiation. Rien n'est moins sûr...

Car chez les habitants fluviaux venant d'à terre qui, à la même époque, commencent à habiter dans ces Spits et Freycinet déclarés hors-circuit et jusqu'à aujourd'hui, certaines logiques se font écho à quelques différences près. D'abord, comme dans le système batelier, le nom du bateau peut être utilisé pour désigner l'unité de résidence et donc l'ensemble des membres à bord. Cependant, il n'est pas rare qu'à la devise soient également adjoints les prénoms des habitants désignés, surtout pour différencier deux prénoms identiques ou pour s'assurer qu'il s'agit de la bonne personne (« Serge... du Nheri ? », « Paul du Céleste ou Paul du Tournesol ? »). Qui plus est, si le contexte de la conversation le requiert et que l'interlocuteur ne connaît pas le bateau dont il est question¹¹², le lieu d'amarrage est lui aussi précisé (« à Ronquières, Claude du Galapiat ! »)¹¹³. Le prénom seul de l'habitant est utilisé lorsqu'il n'existe aucune confusion possible quant à l'identité de la personne évoquée, soit parce qu'elle est suffisamment intime des deux interlocuteurs, soit parce que le contexte rend l'information évidente.

Par exemple, si Hervé et moi parlons de William, jamais nous n'utilisons la devise de son bateau puisque nous n'avons aucune autre connaissance commune partageant ce prénom et que, par ailleurs, nous travaillons en trio de manière hebdomadaire. En

¹¹² Certaines devises sont plus fréquentes que d'autres, mais il est tout de même rare de rencontrer deux fois la même devise dans une même région.

¹¹³ Dans ces circonstances, réaliser un travail d'anonymisation néanmoins fidèle aux logiques de terrain constitue un sacré casse-tête...

revanche, « c'est quel bateau, vous ? » et, éventuellement, « il est où ? » sont immanquablement les premières questions posées entre habitants fluviaux faisant connaissance. Car un nom, c'est une réputation. A partir de cette information, les interlocuteurs peuvent rapidement jauger à qui ils ont à faire, tel bateau à la devise familière étant alors associé à une silhouette et à un état d'entretien général.

Si la première caractéristique déclenche souvent des discussions au sujet des travaux effectués sur les bateaux respectifs, la seconde en revanche n'est pas nécessairement commentée oralement – à moins que le bateau en question ne soit particulièrement bien entretenu, auquel cas le propriétaire sera congratulé – mais permet en revanche à chacun d'apprécier le type de personne qu'il a face à lui : tel bateau, tel maître ! En effet, l'allusion a été évoquée dans les pages précédentes : une idée largement partagée sur l'eau veut que l'aspect extérieur d'une embarcation soit le reflet direct de l'état d'esprit de la personne qui y vit, de sa personnalité, de ses préférences, de ses habitudes de vie.

Aussi, la rotation des propriétaires à bord d'une péniche étant parfois plus rapide que celle de ses devises ou de ses emplacements d'amarrage, il s'agit parfois pour un nouvel habitant de se distancier du souvenir laissé par des prédécesseurs malfamés, à moins qu'il n'en fasse la découverte à ses dépens... Yannick est dépité car, quelques mois après avoir acheté le Tornado, il s'aperçoit de l'état déplorable de la coque, malgré que d'autres habitants l'aient mis en garde vis-à-vis du prix trop élevé du bateau qui n'avait plus été sorti depuis plusieurs années (13-01-2018) : « Je sais bien mais il avait l'air super comme ça... Et c'est toujours délicat quand on s'entend bien avec le vendeur, on n'ose pas remettre en question sa bonne foi ; je n'aurais jamais imaginé ça... » On pourrait penser qu'un tel cas de figure entraînerait un changement de devise pour se départir complètement d'un lien défavorable avec les prédécesseurs... Pourtant, cette situation est loin d'être systématique.

Plus généralement, tous les habitants fluviaux ne décident pas de changer le nom attribué au bateau dont ils font l'acquisition. D'une part, celle-ci étant traditionnellement soudée aux fargues dans la masse du bateau, le changement de nom implique un coût, celui de l'acier à remplacer ainsi que celui de la main d'œuvre ce qui, nous venons de nous en apercevoir, n'est pas négligeable. Par conséquent, toute tentation ethnographique à sur-interpréter le nom attribué à un bateau et à vouloir l'inscrire à tout prix dans un réseau de symboles complexe s'écroule comme un château de cartes, ainsi que le laisse voir cet extrait d'entretien réalisé avec des mariniers à la retraite, au cours duquel je me suis mis en tête de vérifier les logiques décrites par Wateau (17-01-2012) :

Laurie : Tiens, comment ça se passe au niveau du nom du bateau justement ?

Ah ben si vous achetez un bateau vous pouvez le changer... Nous on l'a laissé parce que les lettres tu vois, les lettres sur le bateau, ils sont soudées sur le bateau. Alors pour tirer ça, ça coûtait cher ! Ben C-o-r-o-n-a-d-e-l-r-i-o y'a déjà une paire de lettres donc on l'a laissé.

L. : Et vous savez pourquoi on l'a appelé comme ça ?

Ben le marinier qui avait fait faire ce bateau-là, c'est lui qui a mis ce nom-là. Ça veut dire « La couronne de la rivière ». Enfin, je ne sais pas... [A son mari] C'est espagnol hein ? Je ne sais pas, il a p't'être été... C'est peut-être une île ? On n'sait pas.

L. : donc vous, vous l'avez laissé. Vous avez pensé à le changer ?

Ben non, nous quand on l'a acheté y'avait eu des autres ! Oh ça fait bien les troisièmes qu'on est sur le bateau ici hein ? Les troisièmes mariniers qu'on est dessus.

L. [pas insistante pour un sou] : Oui donc du coup vous l'avez laissé.

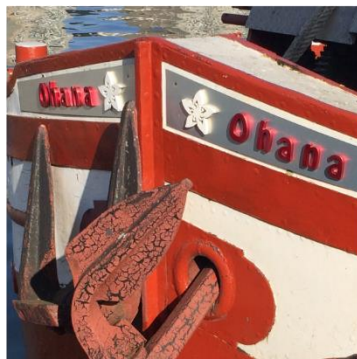
Oui on l'a laissé.

L. [qui ne veut décidément rien entendre] : Et comment ça se passe sinon au niveau des noms ? On choisit ce qu'on veut ?

Ah on choisit qu'est-ce qu'on veut hein ! Oui ! On est quand même libres, hein ouais ?!

Bien que certains fluviaux accordent peu d'importance au nom du bateau et à sa signification, d'autres néanmoins s'approprient la devise héritée en établissant des parallèles avec des caractéristiques personnelles, à l'image de Fabienne et Stéphane, installés sur le « Harissa », du nom de la célèbre purée de piments rouges (25-09-2017) : « je vais pas dire qu'on se dispute tout le temps mais on se chamaille beaucoup, ça monte vite, donc on trouvait que ça nous convenait bien. Et puis on savait pas quoi mettre d'autre ». Aussi, lorsque le bateau est acheté à des mariniers en fin de carrière, maintenir la devise est pour certains habitants une manière de bénéficier de la protection associée à un nom et d'en perpétuer la réputation en s'inscrivant dans la généalogie du bateau et, par conséquent, de la famille batelière.

Exemples de devises, de typographies et de personnalisation des fargues



Comme je le détaillerai et l'exemplifierai par la suite, une fois le bateau sorti du secteur du transport par voies d'eau et de la possibilité d'être transmis ou revendu à des pairs, même s'il continue à circuler par le biais de transactions marchandes, c'est un autre arsenal de dispositifs et d'arguments, de l'ordre de la « présentation narrative » (Boltanski et Esquerre, 2017 : 111), qui est mobilisé (Daffe, 2018b). En d'autres mots, la valeur¹¹⁴ de l'objet se construit notamment sur base de « son inscription dans une tradition ou [...] [sur] la force mémorielle qui lui est attribuée » (*Ibid.*, p. 143), caractéristique partagée par les marchandises¹¹⁵ circulant dans une économie dite de « l'enrichissement », fondée « sur la mise en valeur d'objets déjà là, extraits de gisements de choses passées, souvent oubliées ou réduites à l'état de déchets [...] » (*Ibid.*, p. 107).

En effet, rares sont les récits qui n'évoquent pas avec insistance les continuités biographiques entre l'histoire personnelle du futur habitant fluvial, celle des anciens bateliers, ainsi que celle du bateau (Daffe, 2018a). Une fois la transaction monétaire effectuée, la délivrance du certificat de jaugeage marque alors l'inscription définitive du nouvel habitant dans le lignage de ce bateau et de ses occupants successifs. Il s'agit là de l'un des enjeux de la description narrative, que « d'attacher le nom de personnes, singulières ou collectives, à des choses » (Boltanski et Esquerre, 2017 : 69), véritable inscription mutuelle dans une « généalogie » (*Ibid.*, p. 38) qui devient commune. Si les agents en présence entrent bien dans l'échange comme des étrangers, ils en ressortent donc comme des familiers. Une situation à l'opposé d'une définition du marché répandue selon laquelle une fois la transaction conclue, ils repartiraient plutôt quittes et anonymes... Cette logique se manifeste particulièrement dans le récit que fait Serge de ses premiers contacts avec le milieu fluvial et de la raison pour laquelle il a acheté le *Nehri* plutôt qu'un autre bateau, récit riche et dense à mes yeux pour comprendre ce qui se joue lors de cet achat (11-01-2012¹¹⁶) :

Un jour, c'était fin août, dans la petite histoire je sais pas si ça a de l'importance¹¹⁷ mais... y'a de l'eau dans le gaz avec mon épouse, ça fait un bon bout de temps que ça dure et fin août-début septembre, je me lève un matin et je me dis... j'achète une péniche. [...] Mais comme ça quoi ! Je dis : ça y est, j'ai décidé, j'achète une péniche. [...] Je remonte au bureau et je dis à [Denis] : tu sais, je suis décidé, moi j'achète une péniche. Beh, qu'il me dit, y'a

¹¹⁴ « [...] dispositif de justification ou de critique du prix des choses. » (Boltanski et Esquerre, 2017 : 13).

¹¹⁵ « [...] toute chose à laquelle échoit un prix quand elle change de propriétaire. » (*Ibid.*, p. 12)

¹¹⁶ La chronologie initiale a été légèrement modifiée par souci de clarté, car les explications s'étalent par fragments sur plus de deux heures.

¹¹⁷ Cela en a, comme on s'en apercevra dans la suite du travail...

justement [Henri] qui vend la sienne. Je dis : bon, beh donne-moi le numéro de téléphone, je téléphone à [Henri]. [...] Donc [Denis], c'est mon associé. On a été voir son cousin, un peu plus âgé que lui mais en lien de parenté, un cousin, qui est [Henri Henrard]. On est passé chez lui, c'était le [Nehri].

Laurie : le nom du bateau c'est un jeu de mot ?

« Henri » – « Nehri » ? Oui, je sais pas si... si... Oh, je suppose... Il m'a jamais expliqué mais... [Parait perturbé par ma question ; il ne termine pas sa phrase] Et donc, on est venu chercher [Henri] sur cette péniche-ci qui était comme ceci, on a fait le tour, on a visité. Il se fait que l'épouse de [Henri Henrard] est bretonne, on a parlé Bretagne, on a parlé mer, etcetera, enfin très très sympa. [...] Ben voilà c'est comme ça que j'ai acheté une péniche. Et donc euh bon, ils ont amené la péniche avec moi ici et puis là, ça a été la coupure pour eux et je raconterai après toute l'histoire de cette péniche parce que c'est quand même incroyable. [...] Donc, pourquoi est-ce que tout d'un coup, je me suis levé le matin, je me suis dit : j'achète une péniche et j'ai acheté le [Nehri] ? Le [Nehri] il a été construit l'année où je suis né, [Vincianne] et [Henri] ont un fils qui a le même âge que moi. Ce fils disparaît en plongée dans un lac en Suisse et puis voilà que moi j'arrive et moi j'achète leur bateau ! J'adore la Bretagne, [Vincianne] est Bretonne. Enfin, y'a plein de trucs qui font que c'est assez incroyable quoi. Y'a beaucoup de coïncidences [rigole]. Donc tu me posais quoi comme question ?

L. : je disais, vous n'êtes pas batelier mais...

Ah oui ! Et alors de ce fait-là, du fait de toutes ces circonstances... Bon en fait, [Henri] est fils et petit-fils de bateliers. Donc lui jeune homme en '62, il se marie avec [Vincianne] et son père lui dit : tu vas construire une péniche. Je t'avance les sous et tu me rembourses. Et donc [Henri] a décidé tous les plans de ce bateau-ci lui-même parce qu'il avait fait des études d'ingénieur-technicien, mais comme de tradition, il a repris le métier de batelier donc il a fait construire ce bateau-ci à Thuin [...]. Et donc ce bateau, [Henri] l'a construit, l'a fini, il l'a mis à l'eau et il a travaillé toute sa vie avec. Et donc c'est un vieux de la batellerie qui connaît tout le monde. Evidemment dans ce milieu-là tout le monde se connaît et s'appelle par le nom de son bateau. Le nom de famille dans le monde des bateaux, t'oublies. Moi, c'est « le [Nehri] ». Donc je sais pas... J'ai l'impression qu'il y a une certaine protection.

Parce que Roger et Lydie ont été dire partout : ah c'est [Serge] qui a acheté le [Nehri] et il a l'air bien ! Surtout, vous le laissez tranquille ! [...] Je pense que y'a un bruit de tam-tam qui est passé... J'ai l'impression. Et vis-à-vis des autres bateliers, j'ai été accueilli pas comme un hurluberlu d'architecte qui se met en tête de transformer un bateau. Non. Je crois que les discussions que j'ai eues, dans le sens où moi la transformation, ben je veux surtout garder l'esprit bateau, je veux pas en faire une caravane flottante et ça aussi ils ont apprécié. De ce fait-là, j'ai été relativement bien accueilli par tout le monde de la batellerie. Lundi dernier, [Gérard] est décédé. Tu vois [Gérard] ?

L. : [Gérard] ?? Ah oui ? [J'apprends son décès] D'accord...

[Gérard], oui. Et bien donc vendredi y'avait l'enterrement à Marche-les-Dames. Evidemment, j'ai été. Moi je vais jamais à aucun enterrement ça me fait chier, je trouve ça con. Mais là, il fallait que j'y sois. Et tous les bateliers étaient là, y'avait la dame de l'assurance, y'avait la dame de l'écluse... Je suis sûr que ça aussi c'est important quoi que j'y sois. Oui c'est un peu une grande famille.

L. : mais donc vous êtes encore considéré comme quelqu'un d'à terre ou c'est un statut autre ?

Oh ben à mon avis c'est un peu un hybride quoi...

L. : Un pied dans l'eau et un pied sur terre ?

Ah oui ! Oui, oui !

A l'inverse, pour d'autres habitants, tout se passe comme si changer de nom permettait de renforcer d'autant les inscriptions personnelles dans les continuités biographiques du bateau et des occupants précédents. Dit autrement, la mise en évidence d'une généalogie commune entre le nouveau propriétaire et l'histoire du bateau depuis ses débuts semble constituer la preuve suffisante d'une filiation, ce que le changement de devise ne compromet pas mais vient au contraire sceller. Lorsque Laurence raconte sur sa page Facebook la genèse précédant l'achat de sa péniche, elle déclare d'abord : « Et si je pouvais vivre près de l'eau, un rêve de toujours ? Mais non, pas pour une femme toute seule quand même ! C'est un fameux défi ! » Puis, à force d'y penser et de se renseigner, elle repère une péniche à vendre et se décide à appeler les propriétaires (orthographe et ponctuation inchangés) : « c'est un femme. J'apprends que c'est un bateau de femmes

depuis qu'il s'est transformé de transporteur de cailloux en péniche d'habitation. Ce bateau s'est appelé Merlin puis à changer de nom plusieurs fois » [sic].

Elle insiste à nouveau sur cette accointance un jour où je lui rends visite à bord, propriétaire depuis quelques semaines à peine. L'occupante précédente (Myriam, que nous avons croisée quelques pages plus tôt...) lui a laissé deux ouvrages dans lesquels des plans et photos du bateau ont été publiés, ainsi que quelques explications sur les carrières précédentes du bateau. En me les montrant, elle commente (10-09-2017) : « Il a déjà eu plusieurs vies. Mais ça a toujours été un bateau de femmes. Ce qui est rare ! Toujours des femmes sur ce bateau ». Sur les fargues, « La Flotte Tante » n'a pas encore changé mais, dans sa tête, c'est clair : ce bateau, « c'est pour [elle] » ; il s'appelle déjà « L'eau des cieux »...

Dans ma tête en revanche, cette modification est moins évidente... Ayant connu et appelé ce bateau sous sa devise précédente des années durant, lorsque j'en parle à d'autres habitants (dont beaucoup n'ont pas encore connaissance de ce changement de nom comme de propriétaire) plus tard dans la journée – lors du dîner annuel de l'association des Habitants du Fleuve – je précise systématiquement : « l'eau des cieux, enfin... *ex* Flotte Tante ». Ainsi, il arrive que l'ancienne devise devienne partie intégrante du nouveau nom, comme pour ce bateau que j'ai toujours connu sous le nom de « Witloof-*ex*-Viêt-Nam », une qualification que même le Port de Bruxelles s'obstine à employer depuis plus de quatre ans dans ses courriers officiels (également pour des raisons de... continuité de dossier, le nom et le propriétaire ayant changé en cours d'affaire), alors que « Witloof » est bel et bien sa (relative) nouvelle appellation... Parfois le remplacement de l'ancien nom sur les fargues prend le temps nécessaire pour trouver la meilleure manière d'apposer le nouveau lettrage (poser une plaque, peindre à la main, souder, coller, visser,... ?) tout en respectant les normes imposées (lettres claires sur fond foncé ou vice versa, 20 cm de long minimum,...) ou de rencontrer les personnes du milieu qui peuvent renseigner et aider en la matière, comme William qui s'est adressé à l'un de ses voisins bateliers pour la sienne.

Dans un article consacré aux noms donnés à des maisons, la sociologue Anne Chaté décrit ces pratiques comme les « traces d'une époque et d'une manière d'être révolues » qui, même si elles persistent parfois sur des immeubles récents, ne suggèrent plus « aucune histoire » en raison de leur caractère « commercial et dépersonnalisé », contrairement aux villas anciennes qui, elles, possèdent un véritable « pouvoir poétique » (Chaté, 2003 : 483)... La sociologue entreprend donc d'accéder aux « coulisses » du sens et des fonctions conférés à ces noms par leurs habitants en effectuant d'abord un exercice de

recensement (conséquent, il faut le souligner) dans une station balnéaire de Loire-Atlantique, puis une classification des nomenclatures par thèmes et, enfin, des entretiens informels « au hasard des rencontres » (*Ibid.*, p. 484), particulièrement éclairants lorsque les hypothèses résistent à la classification, assure-t-elle...

En effet, selon la sociologue, « le nom signifie toujours plus que ce que l'on perçoit de l'extérieur. [...] Dit autrement, le nom donné à la maison relève d'une forme de communication. Aussi partielle qu'elle soit, l'indexicalité y est à l'œuvre » (*Id.*). Cependant, elle met le lecteur en garde contre le risque d'interpréter à tort, biais face auquel elle suggère alors de déplacer le regard du « signifiant affiché » au « rôle que remplit l'inscription » (*Id.*). Au moyen de cette approche, elle repère quatre fonctions remplies par le nom, à savoir « permettre l'identification de la maison ; dire qui l'on est, et même que l'on est ; parer la maison ; jouer » (*Id.*). Selon moi, ou en tous cas en ce qui concerne les bateaux-logements, l'un des prémisses de cette approche est boiteux. Ainsi, alors qu'Anne Chaté se questionne : « qui sont ces habitants qui nomment leurs maisons aux yeux de tous ? Pourquoi ce besoin de se dire ? », elle puise sa réponse dans l'interrogation du nom lui-même, assimilant le pourquoi au comment, amalgamant le matériau en forme de lettres et le mot ainsi matérialisé.

Ce faisant, un rapport de causalité est établi entre, à la fois, le nom représenté sur la façade comme acte de parole éloquent, ses significations, les intentions des propriétaires et les propriétaires eux-mêmes, comme si ce mot forgé et boulonné au parement en était le reflet direct... Comment, dans cette logique, voir dans le nom donné aux maisons autre chose qu'une « façade » goffmanienne « d'affichage » de soi (Chaté, 2003 : 488), ou un « étalage d'intimité », aussi « nuancé » soit-il par un jeu de « voilé-dévoilé » (*Ibid.*, p. 489), quand « [l'information donnée] est comme une bribe d'une histoire, dont l'incomplétude peut solliciter l'imagination et inviter à la réflexion. À ce paradoxe autour de la présence et de l'absence, s'ajoute celui de l'intime et du public : le nom laisse deviner une histoire familiale et résidentielle, une époque, un rêve, une intimité ; mais il est affiché » (*Ibid.*, p. 488)... Avec les devises des bateaux d'habitation, il me semble impératif de dissocier d'une part le processus du choix (ou du maintien) du nom (qui en effet s'inscrit dans des histoires intimes et personnelles), le nom prononcé dans un échange et le nom affiché, soit-il peint, soudé, gravé, collé... Car, d'autre part, ces devises ne s'adressent pas à toute personne, ni de la même manière, ni en toute circonstance (ne fut-ce que parce que – il est vrai – une différence fondamentale entre les noms de maisons et les devises des bateaux réside dans le caractère obligatoire de ces dernières).

En effet, n'est-il pas quelque peu égocentré de supposer qu'un artefact aussi intime, à en croire Anne Chaté, soit destiné à nous parler directement et sans fard à nous, passantes lambda étrangères à cette famille, à cette maison, à ce quartier ? S'il fallait plutôt voir dans les noms de maisons le réseau d'interrelations dans lequel ils s'inscrivent et dont ils sont la source, plutôt que leurs individualités ? Et si le nom n'était pas destiné à être actualisé comme locuteur en toute circonstance, mais dans certains contextes seulement ? Et, enfin, si ces lettres étaient en réalité un faux-ami qu'il fallait plutôt appréhender comme un acte non-verbal de communication ? Autant de questions face auxquelles j'adopte pour ma part le rôle de l'idiot (la sotte, la folle, suivant les variations...) dans la maxime « quand le sage désigne la lune... » et tente de me focaliser sur le doigt uniquement. Indispensables en la matière, les travaux de Carlo Severi sur la parole prêtée aux objets (2009) ainsi que ceux de Pierre Lemonnier sur la manière dont certains artefacts ont la capacité d'activer simultanément divers systèmes d'inférence (parenté, cycle de vie, subsistance, échange, mort) qui renforcent la solidité d'un système de pensée (Lemonnier, 2012 : 129-130), sous-tendent le développement de ma réflexion.

A L'ABORDAGE ALBA ALBI ALEXANDRA AMADEUS AMON
 TCHANTCHES ANTARES ANTOINETTE ARCADIA ARCHIPEL
 ARES AVONTUUR BABY DOLL BATELEUR BE.COQ
 BEAUTY BORN TO BE FREE BOUNTY BRAVE BRILOU
 CACHALOT CALYPSO CAMAILLON CAPRICE CARPE DIEM
 CATS PAW CHALAND CHAP'TAIN CHAUVÉ-SOURIS
 CHICON CLEMENCE CLÉMENTINE COCOON COLIBRI
 CORONA DEL RIO COSMA COURLIS CRAPET SOLEIL DECH
 DEUS MARIS DEUS PATER DEUX OCTOBRE DIOGENE
 DON JUAN EGLANTIER EMBRUN FARCEUR FISH STICK
 FRANCETTE FUREUR DE VIVRE GAVROCHE GRAZIELLA HARY
 HERMINE HIBOU HINDE SENIOR HISTOIRE D'EAU
 HYDRAGON IMPERIALE ☺ EDIJO ☺ JOANNY JONAS JO-
 RINA KATARA KENAVIN KRAVEL KICK II KONOPKA
 KYRA L&A L'ÂGE D'OR L'ÂME AGIT LAGAVULIN
 LAGUOLI LALBIA LANDFALL LARGO LE BALADIN LE NAVE
 VA LE NOMADE LEGIA LELETTE LES COPAINS D'ABORD
 LES DENTS DE LA MEUSE LION D'OR LIVENZA LOLI 2 LUESMA
 MADREDEUS MAM'ZELLE ZOZOU MARIANNE MARIE-LOUISE
 MARIE-PIERRE MARLOU MARS MEERMIN MILLE
 SABORDS MIMA MIVINCY MOSAN MS BASBOOT MS
 LOYAUTÉ MU NAGIO NOSS BATÉ NOUMEA OFNI
 OHANA OLD STRUGGLER ONDERNEEMING ONDIN
 ORLANDO PACTOLE PADOVA PAREATIS PATRIA
 PESCADOU II PHILANGE PINGOUIN PIRATE PLOUF
 POLLUX PRALINE RAYCLAU RAYHANNA RIO ROSALIE
 SAINT AMOUR SAINT PETERSBOURG SALINAS SAM SUFFI
 SAM SUFFY SAM SUFI SANCTA CRUZ SANCTA TERESIA
 SANTA CRUZ SERENITAS SILVANA SINT ANTOON SNORQUET
 SOLEIL SPARTIVENTO SPAWN STRANGERS TCHIC-
 TCHAC TENACITE THALAMUS TIA LOCA TIKI TONKIN
 TONNY TOSCA TOUAREG TOURNESOL TURNIE
 VALSE LENTE VENTRE DE LA BALEINE VIADOR VIF ARGENT WHY
 NOT YUKON-CITY ZEBRANOE ZERALDA ZOOLA

1.6.2. « Elle s'appelle Céleste ». Le cadre, l'image et la parole

D'abord, il semble que certaines récurrences peuvent effectivement être mises en évidence dans la composition des devises des bateaux-logements, dont une partie est héritée, on l'a vu, du système batelier. Comme à terre et en batellerie, une première catégorie composée de prénoms, mais aussi de leurs déclinaisons, d'une combinaison de lettres et de syllabes provenant de ces prénoms peut être identifiée. Il m'a été donné de vérifier que ces prénoms correspondent parfois effectivement à celui du propriétaire, de l'un d'eux ou du couple (propriétaires actuels ou passés à chaque fois), ceux de ses/leurs enfants ou petits-enfants ou celui d'un.e compagne maintenant parti.e ou décédé.e... Des prénoms-adjectifs ou substantifs tels que « Clémence » ou des prénoms de personnages célèbres tels que « Diogène »¹¹⁸ sèment en revanche le doute quant à la catégorie dans laquelle il faut les classer, un caractère polysémique qui peut toutefois être délibérément recherché ou qui, dans certains cas, facilite l'appropriation par de nouveaux occupants.

Cette catégorie, pourtant la plus évidente, nous confronte déjà à toute l'ambiguïté de l'acte de nomination, d'autant plus que, d'une part, il s'agit d'un prénom (ce qui brouille les pistes) et que, d'autre part, aucune logique de sériation n'a été relevée (comme c'était le cas chez Wateau) chez les rares habitants propriétaires de plusieurs bateaux au cours de leur vie ou ayant acquis un bateau pour leurs enfants, ce qui aurait pu nous éclairer sur les logiques à l'œuvre. En effet, savoir qu'un prénom est donné en devise ne nous dit encore rien de la manière dont un lien s'établit (ou non) entre ce nom et les personnes homonymes. Toutes les possibilités restent donc ouvertes et, faute de données suffisantes, resteront ici à l'état de questions, auxquelles des bribes d'interprétation seront avancées dans la suite de cette recherche.

Un prénom attribué comme devise marque-t-il un lien de filiation, le bateau étant alors inclus comme membre de la famille habitant à son bord (comme dans certaines familles où un même prénom se répète de génération en génération) ? La devise est-elle effectivement attribuée au bateau lui-même et/ou ce nom est-il supposé agir en miroir des personnes qui le portent et/ou une fois inscrit sur les fargues, attend-on qu'il agisse « à la place de », comme on porte une étiquette en conférence pour « dire » « qui l'on est » ? Une devise visible sur les fargues est-elle censée « parler à la place » de et, si oui, est-ce à la place du bateau (comme objet mobile, comme unité de logement,... ?) des habitants ? Est-elle à l'image des tatouages, à la fois hommage, projet (pour soi ou pour autrui), preuve, marque de distinction et/ou de propriété,... ? Doit-on s'en référer à

¹¹⁸ Qui est aussi un syndrome...

l'étymologie de ces prénoms ainsi qu'à leur symbolique¹¹⁹, supposant alors une demande d'intercession en faveur du ménage (ou du bateau ? ou des deux, dans une relation d'égalité ?) ? ... Autant de questions qui résonnent également au regard des trois autres catégories mises en évidence sur base de leurs caractéristiques grammaticales :

Noms propres autres que prénoms (saints, villes, marques,...)	<i>Saint Amour, Lagavulin, Sin Antoon, Yukon City, Sancta Teresia, Katara, Konopka,...</i>
Substantifs, qualificatifs, adjectifs	<i>Caprice, Cachalot, Tournesol, Fish Stick, Ténacité, Brave, Belle, Cocoon, Gavroche,...</i>
Expressions, onomatopées, locutions	<i>Mille sabords, A l'abordage, Born to be free, Plouf, Les Copains d'abord, Sam Suffi,...</i>

Chacune de ces classifications peut s'avérer redondante vis-à-vis des autres, d'autant que les jeux de mots et polysémies sont nombreux. Ainsi, « Carpe Diem » est-elle une locution latine, mais peut-être aussi (qui sait ?) un jeu de mot avec le poisson d'eau douce ; « L'âme Agit » pour sa part exprime une déclaration tout autant qu'un jeu de mots suggérant un substantif (la magie) voire une expression (« Magie ! »). Un classement a priori moins large et plus précis pourrait être opéré par champ lexical ou en fonction des thématiques rencontrées de manière répétée : faune, flore, univers fluvial et maritime,... Cependant, rapidement, une telle entreprise montre elle aussi ses limites puisqu'elle contraint à établir des suppositions et interprétations afin de ranger les devises les plus récalcitrantes ou plurivoques. Anne Chaté (2003) par exemple propose-t-elle les catégories du bonheur, de l'évocation d'un ailleurs, de la modestie, de l'humour et de l'autodérision... Pour ma part, ce sont avant tout les adjectifs et expressions (alors associées à la même catégorie) que je proposais de décliner en sept sous-catégories dans mon épreuve de mi-parcours de thèse il y a 2 ans. Aujourd'hui, je questionne fortement les relations d'équivalence supposées qu'elles établissent entre une devise, sa signification et ce à quoi elle se réfère :

¹¹⁹ J'appellerais alors mon bateau « Laurie » sans hésiter une seule seconde...

Relatifs aux qualités du bateau	<i>Corona del Rio</i> (littéralement « Couronne du fleuve ») ; <i>Cocoon</i> ; <i>Brave</i> ; <i>Pactole</i>
Relatifs à l'acquisition du bateau et au projet qui lui est réservé	<i>Caprice</i> ; <i>Carpe Diem</i> ; <i>La fureur de vivre</i> ; <i>Le Nomade</i> ; <i>Les Copains d'abord</i>
Relatifs au propriétaire	<i>Born to be free</i> ; <i>Don Juan</i> (le propriétaire est véritablement connu pour être un coureur de jupon) ; <i>Gavroche</i>
Relatifs au monde fluvial / aquatique / des bateaux / de la mer	<i>A l'abordage</i> ; <i>Plouf</i> ; <i>Fish-Stick</i> ; <i>Histoire d'eau</i> ; <i>Chaland</i> ; <i>Embrun</i> ; <i>Mosan 21</i> ; <i>Noss Batê</i> ; <i>Pescadou</i> (désigne un pêcheur de rivière amateur) ; <i>Landfall</i> (tempête se formant sur l'eau puis se déplaçant sur terre)
Relatifs à la culture populaire, à la littérature, à la mythologie	<i>Le ventre de la baleine</i> ; <i>Katara</i> (du nom de la maîtresse de l'eau dans le manga « La Tribu de l'eau ») ; <i>Arès</i> ; <i>Valse Lente</i> (fait référence à une chanson appréciée du propriétaire) ; <i>Lagavulin</i> (du nom d'un whisky)
En référence à la nature, au monde animal, au monde végétal	<i>Crapet-Soleil</i> (poisson) ; <i>Tournesol</i> ; <i>Colibri</i> (le bateau est un « narrow boat », bateau anglais très étroit et peu long) ; <i>Cachalot</i> ; <i>Soleil</i>
En référence à un événement, à une date	<i>Deux-octobre</i>

Comme on le voit avec l'exemple du « Colibri », bien que le nom soit effectivement une référence au monde animal, je dressais en revanche dans ce tableau un lien direct entre la devise et les caractéristiques physiques du bateau. En plus de devoir être déplacé dans la première catégorie, ce type de devise indiquait alors une donnée supplémentaire à prendre en compte vis-à-vis de l'attribution du nom : le parallèle entre le nom donné et la morphologie ou personnalité des occupants ou du bateau lui-même. Comme on s'en aperçoit, les niveaux de langage sont nombreux et, si j'avais interrogé l'ensemble des propriétaires à ce sujet, j'aurais probablement pu établir une classification plus fine. Cependant, que m'auraient appris ces devises ainsi triées, à part précisément ce qu'en auraient dit ceux qui les ont choisies et formées avec grand soin (ou ont choisi de les maintenir) à un moment très particulier, à savoir celui de leurs premiers jours ou premiers mois à bord ?

Il me semble que la signification de la devise et la manière dont elle est composée ne se révèlent qu'à travers la parole des habitants, par le biais du souvenir d'une temporalité particulière, celui de l'emménagement qui, en outre, coïncide généralement avec des événements marquants dans les biographies personnelle (divorce, accident, changement professionnel, dépression,...). Lors des premiers moments vécus à bord en effet, « bateau et occupant s'habituent et participent mutuellement à la voluminosité de leurs corps

respectifs » (Cousin, 1980 : 23). C'est concomitamment à ce processus d'apprivoisement qui prend un certain temps, « que l'habitant apprend en premier lieu ce qu'est un bateau et, plus intimement, qui est *son* bateau » (Daffe, 2018a : 143, italiques originales). Au cours de cette période d'implication réciproque se confirme la décision de maintenir un nom ou émerge celle d'en changer, auquel cas une nouvelle devise est généralement donnée bien avant d'être officialisée sur les papiers ainsi que sur les fargues, comme on l'a vu dans le cas de « L'eau des cieux » ou comme l'explique Pierre (15-02-2012) :

Le nom original c'était Algi qu'on a gardé très longtemps. C'est la contraction d'Albert et Gismont. C'est souvent la tradition sur les bateaux, les péniches. Mais bon finalement par facilité on l'a gardé mais dès le départ on l'avait rebaptisé [Lepomis] justement parce que [Lepomis] c'est un petit poisson du Canada qui s'adapte à tout, qui survit à tout, même à la pollution et qui... une fois qu'il est dans un lac ou dans une rivière, il envahit tout, tout l'espace. C'est un beau petit poisson en plus, tout doré, enfin tout coloré, doré et bleu turquoise comme ça, y a plein de couleurs étonnamment parce que c'est... c'est quand même un poisson d'eau douce. Et voilà. Je trouve, je trouvais que ça nous correspondait bien quand on a déménagé de s'appeler... d'appeler le bateau comme ça quoi, avec le passé canadien de ma femme et des enfants. Puis le fait de vivre sur l'eau, voilà. Puis ça sonnait bien je trouvais, « [Lepomis] ».

Dès la première « rencontre », un véritable dialogue peut s'instaurer entre un occupant et un bateau, se laissant « voir à nu » et invitant à s'y installer par le biais d'une devise qui « parle » au futur propriétaire. C'est avec ces mots en tous cas qu'Elisabeth raconte avoir trouvé son Luxmotor, « L'escapade », alors que, contrainte de quitter son activité professionnelle après un accident qui l'empêche de marcher, elle cherche « quelque chose qui va me porter [elle fait glisser devant elle ses mains jointes côte à côte] [...] Alors tu penses bien que je ne vais pas changer le nom ! », ajoute-t-elle (10-09-2017). L'attribution d'une activité mentale et d'une personnalité humaine au bateau est très courante et se marque d'autant plus dans les premiers moments de vie à bord, au cours desquels l'habitant « découvre sa « personnalité », son « âme » voire, dans certains cas, sa « pathologie » » (Daffe, 2018a : 143) selon les termes employés par les uns et les autres, ou encore son genre comme lorsque Paul me reprend un jour, alors que je parle de son bateau au masculin : « elle s'appelle [Céleste], donc « elle ». Dis : « elle » ! ». Cette vision anthropomorphique du bateau ainsi que ce jeu d'interlocution s'installant dans

un cadre protecteur alors que la vie de l'habitant est fragilisée par ailleurs, se remarque particulièrement lorsque Mélanie parle de l'« Akitarak » (15-02-2017) :

[En parlant des habitants fluviaux de manière générale] Y'en a quand même pas mal qui sont fans de leur bateau et c'est un peu leur gros bébé. Moi je la perçois plutôt comme une vieille grand-mère mais bon...

Laurie : pourquoi plutôt comme une vieille grand-mère que comme un bébé ? Parce que tu as déjà un vrai bébé ?! [Rires]

[Silence, elle inspire profondément] Nan, parce que c'est... y'a un côté plus protecteur et... [Elle paraît émue] Elle est très vieille en fait. Elle a plus d'un siècle donc elle a dû travailler... Je pense qu'elle a très vite été en double péniche, un truc comme ça. [...] Donc qu'elle soit arrivée comme ça jusqu'ici...

[Plus tard dans la conversation] [...] elle a déjà changé cinq fois de nom. C'était [Aquitaine], puis après elle a eu des noms...

L. [ne la laisse pas achever] : vous avez gardé le « [Ak] » exprès ou pas ?

Non, c'était... c'est dans un dessin animé de très bonne qualité ! [...] [Akitarak] c'est la fille qui maîtrise l'eau. Et... et y'a comme ça trois saisons, et après ils l'ont refait et [Akitarak] là elle est super vieille donc c'est aussi le... Voilà, c'est [Akitarak] vieille quoi !

L. : La grand-mère de 1900 !

Voilà ! [Rires] Je voyais ça à ce moment-là [au moment de l'achat et des premiers travaux] et je trouvais que c'était très bien pour un bateau. Même si ça fait très... C'est revenir à un truc de culture pour enfants ou de dessins animés et tout ça. Mais comme il était super bien, elle le méritait quand même. Et au niveau de l'étymologie, ça se rapproche de « fontaine » en espagnol ou je sais pas quoi... Enfin, y'a un truc lié à l'eau. Les gens font [prend une voix aigüe et pincée] : « Ha ?! Ca fait comme 'cataracte' ! ». [Exaspérée] Oui beh cataracte ça vient tout simplement comme si on avait une fontaine devant les yeux, d'où le mot !

Les rapprochements et associations simplistes conjecturés hors du cadre particulier, presque solennel, de la période de l'emménagement à bord ou de sa remémoration, provoquent ici l'agacement de Mélanie. Cet exemple le montre : « la maîtrise d'une

compétence purement linguistique ne suffit pas, en général, pour assurer la bonne performance d'une déclaration » (Searle, 1979 : 18-19, cité dans Severi, 2009 : 19) ; une dimension extra-linguistique n'est ici pas prise en considération. Composée d'un système de règles constitutives, sa transgression entraîne une modification de sens ainsi qu'une « disparition du 'jeu verbal singulier' sur lequel se fonde le cadre de la communication rituelle » et par lequel l'identité du locuteur est définie (Severi, 2009 : 19). Car au quotidien en effet, l'emploi de la devise (oralement ou par écrit sur un forum par exemple) est dissocié de ces liens intimes et complexes. Utiliser le nom comme terme d'adresse ou d'identification dans le cadre d'une conversation banale entre habitants fluviaux comme cela a été décrit plus avant notamment, n'actualise pas automatiquement cette constellation épaisse de souvenirs, d'engagements, d'interlocution, d'attribution de significations, pour aucun des protagonistes.

Ainsi, lors d'un apéro suivant une séance d'informations au sujet des assurances pour les bateaux d'habitation, je rencontre Benoit pour la première fois. Lorsqu'il me dit qu'il est le propriétaire du « Beetle », c'est immédiatement l'image de ce magnifique tjalk amarré sur la Meuse qui me vient en tête et sur lequel se dirige la conversation, et non une armée de scarabées ou la pochette d'un groupe de rock célèbre (et encore moins un personnage de dessin animé aux cheveux verdâtres) ; tout comme, de son côté, il ne semble pas avoir été submergé par l'évocation d'émotions fortes. Lui poser la question du « pourquoi » de la devise à ce moment afin de satisfaire mes élans voyeuristes aurait été hors propos, bien qu'a priori non considéré comme offensant, entraînant « la disparition du cadre qui définit la nature de la communication » (Severi, 2009 : 19) et mettant fin au registre trivial (et relativement équitable) de l'interaction en cours. En effet, je l'aurais contraint à m'inclure dans une familiarité qui n'était pas encore à l'ordre du jour, face à quoi il m'aurait sans doute livré une version édulcorée, racontable et écoutable du récit des « véritables » intentions du Benoit d'alors. J'entends par là : encore plus dégrossie que les mises en récit échangées dans un cadre apprivoisé, de toute évidence toujours partielles, même lorsque le ton est à la confidence.

Enfin, il ne l'a pas fait, mais Benoit aurait pu, comme c'est le cas sur certains bateaux, jouer avec le sens premier de la devise attribuée et apposer de part et d'autre du nom peint, gravé, poché, cloué, soudé aux fargues, la silhouette d'un petit scarabée (ou, suivant les cas, un smiley souriant, une sirène, une empreinte de patte de chat,...). De cette manière, et sous sa forme physique uniquement, la devise matérialisée aurait ainsi réitéré, autrement que textuellement, son statut d'enseigne en tant que marque d'identification informative utile à tout qui serait intéressé de repérer le bateau en

complément de ses attributs physiques dans un réseau de représentations partagé : proches venant pour la première fois, autorités effectuant un contrôle, habitants fluviaux qui mémorisent ce nom et le bateau pour de futures rencontres,....

Il ne faut probablement pas y voir un signe puisque, même répétée à plusieurs endroits du logement et aussi enjolivée qu'elle soit, la devise affichée n'est nullement destinée à être décryptée ou interprétée. Dit autrement et de manière plus précise, l'effet qu'elle peut produire ne repose pas sur le simple fait de la regarder ou « d'écouter les sons qui en émanent » (Lemonnier, 2012 : 128) ; la seule parole qui lui sera prêtée par un flâneur curieux étant celle de sa propre humeur poétique ou du dialogue qu'il a lui-même engagé avec ces artefacts, et non celle de l'habitant fluvial. L'image dans ce cadre (ou la représentation graphique et matérialisée d'un nom), nous dit Carlo Severi, « ne constitue nullement un élément hétérogène (ou résiduel) par rapport à l'acte verbal. Parole et image se trouvent en une relation d'implication réciproque » (Severi, 2009 : 19).

Pour autant, il ne s'agit pas non plus d'en déduire par-là qu'une devise, sa fabrication et sa manipulation seraient polysémiques, voudraient dire différentes choses ou seraient une manière dire les choses autrement (Lemonnier, 2012). A la suite de Pierre Lemonnier, le postulat est plutôt d'avancer que ces devises agissent de manière « périssologique », une figure de style consistant à répéter une idée dans divers domaines et registres rassemblés dans ce cas par un artefact particulier et sa manipulation, autant que mis en avant par son caractère tautologique. Par conséquent, « l'objet, avec sa fabrication et son usage, [...] agit comme un rappel que certaines choses et pensées et hiérarchies et histoires et gestes *doivent être pensés ensemble* » (Lemonnier, 2012 : 120, italiques originales, ma traduction¹²⁰). Si un message émerge, il est le « résultat d'une coalescence d'images, de souvenirs, de sentiments qu'il active instantanément par l'objet dans le contexte de sa fabrication ou de son utilisation » (*Ibid.*, p. 129, ma traduction¹²¹).

C'est dans cette optique que les devises, dans leur forme incarnée, peuvent jouer un rôle plus fondamental que celui que j'ai eu tendance à décrire jusqu'ici, en ce qu'elles aident à visibiliser de manière non-verbale des relations de base, se rendant ainsi indispensables à la stabilité et à la reproduction de la configuration socioculturelle dans

¹²⁰ "The object, together with its physical making and use, is not another way to say something. It is a reminder that some things and thoughts and hierarchies and histories and gestures have to be thought together."

¹²¹ "[...] this message is 'emergent' (Hutchins 2005). It is the outcome of the coalescence of images, souvenirs, and feelings it activates instantaneously by the object in the context of its making or use."

laquelle elles sont fabriquées et utilisées (*Id.*). Néanmoins, aussi paradoxal que cela puisse paraître, en tant qu'objets non rituels (mais pouvant y participer), leur disparition n'engage pas la pérennité du système, tout aussi essentiel que soit leur rôle à l'égard des interactions sociales (*Ibid.*, p. 149). Reprenons l'exemple des voitures miniatures déjà employé plus tôt : Lemonnier admet que peindre une Dinky Toy ou apprécier le son du carburateur d'une ancienne voiture de course n'est certainement pas vital à la société française ou britannique.

En revanche, ces objets, dit-il, se distinguent par leur capacité à « amener des individus à partager des relations sociales particulières, en les amenant à s'engager dans la production et la reproduction d'un monde partagé de pensées et d'actions » (Lemonnier, 2012 : 149, ma traduction). Les voitures miniatures, tout comme les barrières Baruya dont il parle également dans son ouvrage, sont autant d'objets-clés impliqués dans les relations de genre, les initiations, les rituels funéraires,... en ce qu'elles « permettent à des centaines d'hommes de partager le même univers de pensées et d'actions physiques qui, en retour, les amènent à fabriquer et éprouver des liens sociaux *et* de s'engager dans des activités collectives » (*Id.*, italiques originales¹²²).

Les devises elles aussi, comme on l'a vu, constituent des objets-clés impliqués dans et actualisés à travers une multitude d'inférence (parenté, transmission, échange) que la suite de cette monographie s'attachera à décrire. Pour l'heure, on peut déjà souligner que cette approche nous permet déjà de mieux cerner les raisons pour lesquelles, malgré la présence de femmes seules ou en couple à bord des bateaux d'habitations, ce phénomène relève selon moi de pratiques et d'expériences particulières de masculinités, les habitants de bateaux-logements partageant finalement certains traits communs avec les amateurs de voitures miniatures...

¹²² "The objects dealt with in this book are central in bringing people to share particular social relations, in bringing them to engage in the production and reproduction of a shared world of thoughts and actions. [...] Yet these pieces of modern material culture are what allows thousands of men to share the same universe of thoughts and physical actions, which in turn leads them to build particular and enduring social bonds and to engage in collective activities."

2. Point de vue d'à bord

2.1. Sans cave ni grenier : la triade fondamentale de la maison flottante

Chez Gaston Bachelard, la maison onirique est tierce ou quarte et s'organise selon une polarité verticale allant de la cave au grenier, entre lesquels s'intercalent un rez-de-chaussée voire un étage. L'escalier de la cave est toujours descendu, tandis que celui du grenier est « plus raide, plus frustré, on le *monte* toujours » (Bachelard, 1957 : 41, italiques originales). Celui de la chambre quant à lui, on le monte et on le descend ; l'enfant « y fait des gammes », enjambant les marches deux à deux ou quatre à quatre (*Id.*)... Pour l'auteur, cette verticalité est garante du classement de valeurs d'intimité distinctes, ce dont souffrent les chez-soi horizontaux, appartements de ville, demeures sans cave et sans racines, et gratte-ciels dont les ascenseurs ôtent les mérites de l'escalier, « machines à habiter dénuées de cosmicité » car isolées des drames de la nature (*Ibid.*, pp. 42-43)...

Le bateau d'habitation ne possède peut-être ni cave ni grenier et, bien qu'organisé dans toute son horizontalité, il s'édifie à partir d'une verticalité enracinée à la structure de l'embarcation dont les qualités oniriques n'ont rien à envier à la plus vieille des maisons. Rouf arrière, marquise, salle des machines fonctionnent de concert. Cette triade constitue notamment le socle d'où démarrent les greffons qui se déploient dans les cales auxquelles, plus que jamais dans la vie antérieure du bateau, elle est reliée (voir schéma p. 120). Bien que chacune de ces trois pièces constitue un sous-territoire possédant sa propre logique, leurs organisations logistiques et mécaniques respectives interagissent de manière dialectique, tout autant qu'en relation avec les habitants.

Moulées à la structure originelle du bateau, elles posent le cadre avec lequel doivent composer les résidents. Et, si la requalification de l'une de ces cellules n'est jamais sans répercussions sur les autres, même les changements les plus profonds n'altèrent pas leur logique fondatrice. Entre le rouf, la marquise et la salle des machines, on navigue en effet verticalement du point le plus aérien au point le plus bas, du plus terrestre au plus aquatique, entre les pôles élémentaires du bateau, sociaux, spatiaux, utilitaires, mémoriels. Grâce aux escaliers et échelles étroits qui s'y déploient, organisent et hiérarchisent les relations autant que les circulations, l'habitant apprend les exigences de son logement.

Ainsi, « en rappelant à notre bon souvenir les muscles de nos jambes, [l'escalier] nous redonne un corps [...]. Il nous remet dans notre corps d'enfant aventureux, qui éprouvait le besoin d'escalader tout ce qui pouvait l'être autour de lui, y compris ce qui n'était pas

prévu pour » (Chollet, 2016 : 298). Espaces transitionnels, les roufs, marquises et salles des machines offrent à l'habitant un abri premier, comme entrée après une traversée de seuils et comme logement transitoire, après une traversée de bouleversements personnels et familiaux. Ils engagent ce corps qui y incorpore gestes et rudiments de la vie à bord, lui promettent de répondre à ses rêves de mouvement, de départ, d'évasion et le renvoient à ses capacités physiques supposées ou éprouvées par l'intermédiaires de l'environnement, à commencer par les pairs.

Malgré son organisation quelque peu distincte de la maison à rêver bachelardienne, nous verrons comment le bateau invite néanmoins à retrouver « l'intimité du passé » et ouvre un « domaine immémorial » (*Ibid.*, pp. 25&59) où rêve, souvenir et imagination travaillent de concert. Malgré l'absence de cave et de grenier à bord, il semble en effet « multiplie[r] ses conseils de continuités » où passé, présent et avenir se confondent, portant la trace des « diverses demeures » précédentes (*Ibid.*, pp. 25-26) et de celles à venir : « nos habitats successifs ne disparaissent jamais totalement, nous les quittons sans les quitter, car ils nous habitent à leur tour, invisibles et présents, dans nos mémoires et dans nos rêves. Ils voyagent avec nous » (de Certeau, Giard & Mayol, 1994 : 210).

2.1.1. Rouf arrière

Souvenir, anticipation, apprentissage et permanence

Le « ruf », logement marinier, comporte des pièces aux dimensions fort peu généreuses où prennent originellement place les activités de la famille batelière. Directement annexé devant ou derrière la marquise, on y descend depuis cette dernière par un escalier raide, près d'un mètre plus bas, un « passage exclusivement réservé à la famille et aux amis » (Vogeleisen, 1999 : 219). Pas assez bas que pour se trouver (en partie) sous le niveau de l'eau cependant, le reste de la profondeur sous plancher étant généralement occupé par la salle des machines ou par des couchettes. On compte jusqu'à trois fenêtres par flanc, d'une quarantaine de centimètres de long, ou des hublots (10 à 20 centimètres de diamètre), surtout du côté des pièces d'eau et des chambres. Assis, il faut légèrement se redresser, voire se lever, afin de voir au travers.

D'un bord du bateau comme de l'autre, fenêtres et hublots sont occultés par des rideaux de dentelle ou un voilage. Cette observation me laisse penser que ces ouvertures transparentes vers l'extérieur sont moins destinées à la contemplation du paysage qu'à

laisser passer la lumière¹²³ ; le plus petit rai, même filtré, suffit à être réverbéré de toute part sur le bois vernis des meubles et parements, éblouissants, qui ne se laissent d'ailleurs pas photographier sans ces halos surexposés. En commerce, la famille batelière en effet n'a certainement guère le loisir de s'inquiéter du défilement des vues par les fenêtres de « l'univers étroitement clos » dans lequel se préparent et se prennent les repas, où l'on dort, se lave, range, nettoie (Bakonyi, 2017)... Et ce d'autant plus lorsque le panorama se donne à voir dans son ensemble depuis la marquise ou depuis les extérieurs, en manœuvres ou lors du nettoyage.

A bord de certains bateaux-logements, des détails aussi discrets que des tentures ou des médaillons accrochés aux clés peuvent subsister de leurs utilisations précédentes. Mais de manière générale, nombreux sont les roufs qui existent toujours « dans leur jus », pour autant que l'embarcation n'ait jamais été abandonnée aux quatre vents... Dans un tel cas de figure, le vernis et la laque du bois sont d'une bien maigre protection contre la pourriture ou le gondolement des meubles, sols et plafonds soumis à des entrées d'eau de pluie. Un bateau livré aux intempéries ne résiste qu'un temps. Qui plus est, l'isolation est bien souvent médiocre dans cette pièce. Mais, utilisée, le froid n'est pas source d'inquiétude grâce au poêle à bois, à charbon ou au chauffage central, qui (sur)chauffent rapidement ces petits espaces encaqués.

Si l'habitant ne désire pas maintenir le ruf en l'état ou n'en a pas la possibilité (dégâts trop importants, mauvaise isolation, risques d'incendie lors des travaux,...), l'intérieur est arraché en tout ou en partie, jeté ou parfois revendu à d'autres habitants. Il est relativement courant de voir se négocier sur les forums et réseaux sociaux les prix pour des portes, escaliers, poêles, châssis,... provenant d'un logement marinier ; des éléments généralement fabriqués sur mesure, qui ne s'adaptent pas toujours facilement à d'autres intérieurs cependant. Une fois l'ensemble de la pièce démonté, elle est alors regarnie et réaffectée à d'autres fonctions.

Sauf exception, en raison de leur fixité, de la lourdeur et du coût que requerraient des travaux pour les modifier, sols et murs conservent alors leur structure. Mais en parlant d'exception, chez Hervé par exemple, le sol a été rehaussé et les murs repositionnés dans l'alignement des autres parois... Difficile de s'imaginer à quoi ressemblait le ruf à cet endroit, maintenant remplacé par le poste de pilotage et un bureau, d'où on accède aux pièces techniques (cuves à mazout et salle des machines) par une trappe dans le parquet

¹²³ Comme lorsque l'architecte Le Corbusier déclare dans « Urbanisme » (1925) : « Un homme cultivé ne regarde pas par la fenêtre ; sa fenêtre est en verre dépoli ; elle n'est là que pour donner de la lumière, non pour laisser passer le regard » (p.174, cité par Colomina, 1992 : 74).

et une autre dans un placard... Outre ce cas particulier, même lorsque l'ensemble du rouf a été converti, il demeure en contrebas de la timonerie (ou de son emplacement précédent).

Lors du passage en bateau d'habitation, la position périphérique du rouf se trouve renforcée par le déplacement du cœur de l'organisation collective à bord (cuisine, salle à manger, salon,...) vers les cales, milieu géographique du bateau. Il reste donc relativement isolé des nouvelles pièces de vie et ne constitue pour ainsi dire jamais le centre névralgique autour duquel s'organisent les activités quotidiennes de l'habitant. Que sa configuration et sa décoration aient été maintenues ou non, sur les bateaux d'habitation, il est uniquement occupé de manière occasionnelle.

Directement accessible depuis la porte d'entrée, voire depuis une entrée secondaire, souvent caché des regards, le rouf est idéalement situé pour se soustraire à l'agitation des communs. On y trouve du calme pour s'adonner à des activités de loisirs et de relâchement (salles TV, bibliothèques,...) ou à du travail qui demande concentration (bureaux), se reposer en limitant les interférences avec l'organisation quotidienne du ménage qui y vit de manière permanente (chambres d'appoint, toilettes et salles de bains visiteurs) ou encore acquérir une certaine indépendance. Le fils de Paul par exemple, âgé de 15 ans, déloge de sa chambre habituelle pour y dormir avec sa petite amie lorsque leurs parents respectifs les autorisent à passer la nuit ensemble.

Concomitamment ou à part entière, le rouf fait aussi très fréquemment office d'espace de stockage et de rangement : on y entpose les denrées alimentaires non-périssables, les packs de bouteilles d'eau et le vin, mais aussi des archives, les albums photos, les vêtements hors saison ou devenus trop petits, ou encore des balais, produits de nettoyage, outils, pots de peinture à peine entamés et diverses « tchinisses »¹²⁴ gardées « parce qu'on ne sait jamais ». En ce sens, le rouf est également l'espace du souvenir, de la permanence, mais aussi de l'anticipation et de l'apprentissage, comme nous allons le voir.

Le rouf en effet représente tout à la fois le lieu des sédimentations et du temps figé qui « reprendra un jour son mouvement vers l'avant » (Serfaty-Garzon, 2003 : 58). Cette dynamique étant plus clairement à l'œuvre à bord des bateaux d'habitation où le logement marinier a été conservé (en l'état ou presque), mon propos prend appui, à partir d'ici, sur ces cas de figure en particulier. D'une part, les installations déjà disponibles permettent aux habitants fraîchement montés à bord de se loger quelques

¹²⁴ Terme wallon désignant des objets de peu d'importance, des babioles.

mois ou quelques années, le temps de renflouer les économies et de rendre les cales habitables. C'est là et durant cette période que sont élaborés les futurs plans du bateau ; l'habitant s'y « imprègne » des lieux, il imagine et rêve son futur logement, comme l'explique Jean-Marc (30-01-2012) :

Pendant un an, je me suis imprégné du bateau, donc d'abord sans y vivre [quotidiennement], j'aurais pu vivre dans la partie arrière, ce que j'ai fait d'ailleurs quand je l'ai transformé [...] J'y dormais trois-quatre fois par semaine, je prenais des mesures, je faisais des plans, c'était l'année plans, c'était mon année rêve parce que... c'est une belle année hein. Parce que on imagine, y'a plein de plans dans sa tête en fait hein. [...] J'ai des photos qui montrent toute l'évolution de mes travaux. Quand on a fini ça, on sait déjà beaucoup de choses sur le bateau, sur la manière dont j'ai évolué dans le bateau, et puis voilà. On ne s'imagine pas quand on voit ceci toutes les transformations qui ont été faites, tout ce que ça demande. Parce que moi [au début] je vivais dans le roof à l'arrière, sans isolation, donc j'ai vécu des hivers -7, -8, où ça gelait mon robinet, je savais pas boire mon café, je savais pas me laver, je... [...] Mais c'est plus pour montrer voilà, en fait tout ce qui a derrière ça, la partie technique aussi, tout ce qu'il faut penser, parce que y'a plein d'inconnues sur un bateau même si j'avais beaucoup d'informations, même si j'avais suivi beaucoup de conseils mais bon... Sur 20 avis, y'en a 17 différents donc il faut quand même faire des choix des fois, c'est son bon sens qui prévaut évidemment là à bord on se dit : tiens, là je le ferai comme ça, là.

L'habitant prend des mesures donc, et « prend la mesure ». Il se cogne le pied aux armoires encastrées, peste contre le chien toujours dans le chemin, remplace un lustre peu à son goût, roule des yeux devant le système à 12 ou 24 volts auquel aucun de ses appareils électriques n'est adapté, perd l'équilibre lorsque passe un bateau qui fait tanguer sa nouvelle habitation trop peu lestée,... Progressivement, le bateau invite le nouvel occupant à *s'installer en lui*, et inversement, celui-ci inscrit autour de lui « la portée variable » de ses « visées » (Cousin, 1980 : 23). Bateau et habitant s'habituent et participent mutuellement à la voluminosité de leurs corps respectifs (Cousin, 1980 : 23).

Patrick par exemple découvre que sa stature de deux mètres correspond exactement à la hauteur sous plafond, l'obligeant à se déplacer courbé et se cognant régulièrement la tête, ce qui ne lui laisse donc peu d'autre choix que de prévoir dans ses plans le rehaussement de l'ensemble de la structure de son futur logement. De fil en aiguille, une fois les travaux bien entamés, il est prévu que son fils aîné (que nous avons déjà

rencontré précédemment !) y installe ses quartiers, un projet rapidement avorté puisque ce dernier apprivoise difficilement ce nouvel environnement inconnu (19-12-2016):

Il nous fallait un endroit pour dormir pendant les travaux. Donc comme on aménageait toute la partie avant, on a gardé le studio parce que comme y'avait déjà une toilette, une douche, un lit, minuscule mais un lit quand même, avec la chaudière, le chauffage central, c'était des radiateurs comme tout le monde, et y'avait déjà les deux petits radiateurs dans la timonerie, donc on pouvait y vivre. C'était très rustique, très élémentaire mais voilà... Donc on a gardé ça en l'état parce qu'il était déjà aménagé et pendant les travaux on a dormi là-dedans [...] Voilà, le studio est resté tel quel pour ça et puis il est beau, il est chouette, il est authentique. Et on n'avait pas besoin de cette place-là. Au tout début on avait mis mon fils aîné dans ce studio, mais il flippait un peu parce qu'il y avait des bruits, y'avait le safran* qui faisait « clong, clong » et y'avait des bruits un peu... la roue qui tournait un peu toute seule. Et bon, comme il est un peu flippé, il nous a vite demandé s'il pouvait venir redormir avec nous à côté, dans la chambre à côté donc voilà ça n'a pas duré très longtemps, mais un adolescent peut toujours avoir son indépendance là-bas derrière.

Ainsi, à la suite de Sofian Beldjerd, on voit comment « 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 » (2011 : 141). En effet, d'autre part, c'est entre autre dans le rouf que se déroulent les premières expériences de vie à bord pour ces « d'à terre » qui n'ont pour ainsi dire jamais mis le pied sur un bateau. C'est là que ces nouveaux occupants découvrent l'univers de la batellerie, par le biais d'appropriations de temporalités et de pratiques « laissées à bord ».

C'est pour cette raison que le rouf semble également fonctionner comme lieu de la permanence, celle d'un « être qui ne veut pas s'écouler, qui, dans le passé même quand il s'en va à la recherche du temps perdu, veut 'suspendre' le vol du temps » (Bachelard, 1957 : 27). Dans l'extrait qui vient d'être cité, Patrick évoque d'ailleurs une autre raison qui achève bien souvent de convaincre les propriétaires potentiels qu'ils ont devant eux le bateau convoité : un rouf en bon état et laissé apparemment intact constitue à leurs

yeux une garantie d'« authenticité »¹²⁵. Si cet aspect méritait d'être mentionné dans le cadre du rouf, je m'empresse toutefois de refermer cette boîte de Pandore qui sera approfondie d'un point de vue émique lorsque seront décrites les dynamiques de vente et d'achat, où elles interviennent de manière beaucoup plus centrales.

La minuscule maison des commencements

Dans l'exigüité du rouf, le nouvel occupant découvre des meubles, des objets et des gestes laissés à bord par les occupants précédents, littéralement inscrits dans la structure du bateau¹²⁶. Il y pose ses valises, accroche ses cadres, vide des armoires parfois encore garnies d'histoires qu'il s'invente ou devine et les remplit de ses propres habitudes, adaptées aux contingences du lieu. Pour beaucoup d'habitants qui ont fraîchement embarqué, le bateau offre l'espérance d'un renouveau, conféré par le milieu de l'eau, inconnu, dans lequel il entreprend de trouver refuge. Le logement marinier constitue bien souvent le premier lieu de ce nouveau départ, dans une vie conjugale, professionnelle, familiale qui vient de prendre un tournant.

Vivre dans le rouf est donc toujours envisagé comme une première étape transitoire d'incubation qui permet de mûrir un embryon de projet¹²⁷ ; en attendant que les travaux aient débuté ou soient terminés. La frénésie et l'excitation spécifiques aux situations nouvelles et aux commencements lui permettent d'avoir le courage de l'audace exigée par l'entreprise. Le caractère momentané de l'expérience rend plus supportables les conditions de confort élémentaires, l'eau qui gèle, le manque d'intimité, les bruits sourds, les bleus à force de se cogner à cause du manque d'espace,...

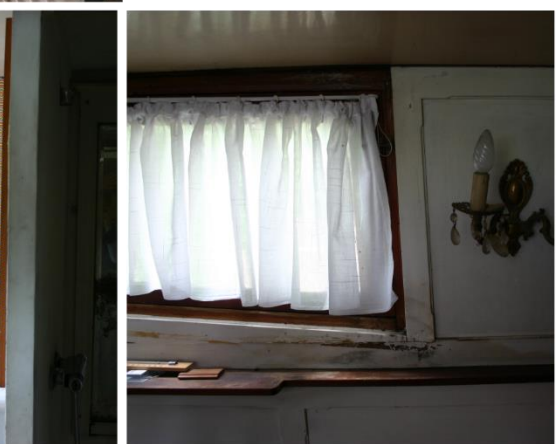
¹²⁵ On a déjà vu précédemment (et on y reviendra plus en détails) qu'une fois le bateau sorti du secteur du transport par voies d'eau et de la possibilité d'être transmis ou revendu à des pairs, même s'il continue à circuler par le biais de transactions marchandes, c'est un autre arsenal de dispositifs et d'arguments, de l'ordre de la « présentation narrative », qui est mobilisé (Boltanski et Esquerre, 2017 : 111). En d'autres mots, la valeur de l'objet se construit notamment sur base de « son inscription dans une tradition ou [...] [sur] la force mémorielle qui lui est attribuée » (Ibid., p. 143), caractéristique partagée par les marchandises¹²⁵ circulant dans une économie dite de « l'enrichissement », fondée « sur la mise en valeur d'objets déjà là, extraits de gisements de choses passées, souvent oubliées ou réduites à l'état de déchets [...] » (Ibid., p. 107).

¹²⁶ Je fais bien entendu référence ici au concept d'affordance qui désigne les potentialités d'actions offertes par un environnement, à entendre comme propriété relationnelle partagée entre un agent et un objet plutôt qu'exclusivement comme une propriété indépendante de l'objet lui-même, ou comme une intentionnalité émanant uniquement de l'esprit de la personne engagée avec celui-ci (Knappett, 2004: 46).

¹²⁷ Loin de moi l'idée de m'aventurer dans une lecture psychologisante de mes données, mais force est de constater que celles-ci comportent une part d'expériences difficiles à traduire en mots, nécessitant de passer par d'autres images pour mieux les mettre en perspective. En outre, en prenant au mot les acteurs de terrain, je m'avoue stupéfaite de constater les échos entre leurs termes et ceux d'approches phénoménologiques et psychanalytiques.



↑ Rouf datant de 1962: salle à
← manger, cuisine, pièce d'eau,
cadres laissés à bord



Rouf ayant servi de logement lors des premiers mois à bord, maintenant utilisé comme espace de rangement



"Prendre la mesure" du rouf... La petite porte derrière la personne de la photo mène à un pièce avec deux alcôves ainsi que des placards

Mona Chollet, explorant les recoins du « chez soi », fait remarquer à ce sujet – à la suite de Gaston Bachelard et de Christopher Alexander – que si le besoin de se retrancher est constitutif de l'expérience d'habiter, il ne peut *constituer* la maison, sous peine de faire naître à la longue fatigue, usure, frustrations. Proposant une lecture critique du mouvement « living small »¹²⁸, la journaliste souligne qu'il s'en faut de peu pour que « le carrosse du petit espace « malin » redevienne la citrouille du mal-logement » (Chollet, 2016 : 99). Ils ne sont pas nombreux (et ils se font discrets, plus susceptibles de ne pas être tolérés) mais ils existent en effet ces habitants qui, plus de dix ans après avoir acheté leur habitation flottante, ont renoncé secrètement ou explicitement à vivre ailleurs que dans un ruf de moins en moins salubre, faute de ressources physiques, financières, sociales... Et Mona Chollet de questionner (*Ibid.*, 98) :

Et si l'enchantement des petits espaces était réservé aux commencements ?
Et s'ils suscitaient une telle euphorie parce qu'ils représentent un pied dans la porte des adultes, lorsque vous commencez à voler de vos propres ailes, que vous inventez la façon dont vous voulez vivre et que vous savourez votre liberté toute neuve ? Et s'ils ne convenaient qu'à cette période de l'existence ?

L'autonomie représente certainement une des conditions à laquelle certains se voient contraints d'adhérer au vu de leurs circonstances de vie. Il s'agit également d'une valeur à laquelle beaucoup de fluviaux aspirent en choisissant de vivre dans une habitation imaginée par leurs soins, qui représente, selon une idée régulièrement entendue, « le dernier domaine de liberté qu'il nous reste en Belgique » (un habitant dont je ne connais pas le nom, lors de la première assemblée générale des habitants du Fleuve, 07-02-2016). Enfin, ce désir d'autonomie marque également une recherche de sécurité dans un couple, un job, une famille éclatée, autant que dans un monde vécu comme dangereux et menaçant – un sentiment largement et ouvertement partagé. Marc confie à cet égard (20-09-2017) :

Les gens sur l'eau, on fuit tous quelque chose. Moi [...] j'ai fui le monde, la foule tout le temps. Mais c'est vrai que [marque une pause] on se sent en sécurité sur un bateau. On *est* [insiste] en sécurité, on est entouré d'acier [montre du doigt les murs, le plafond, la coque, dans un mouvement qui ne forme qu'un tout autour de lui]. A terre, j'entends tout le temps des histoires

¹²⁸ Mouvement social et architectural qui préconise de vivre de manière simple et dans de petits espaces. La « tiny house », « micro-maison » de moins de 100m², souvent sur roues pour être aisément déplacée, en est une figure emblématique.

de vols. On est encore venu « visiter » le magasin ici de l'autre côté de la route. Ici, j'ai une porte blindée, j'ai soudé le hublot de ma chambre parce que c'est vrai qu'on pouvait y entrer. Mais il ne peut rien m'arriver.

Souvent, les discours relatifs au sentiment de sécurité sont associés (et renforcés d'autant) à des expressions relatives à la maternité (ce qui peut sembler en contradiction avec le désir de « voler de ses propres ailes »), comme lorsque Mélanie par exemple évoque sa vision de la relation habitants-bateaux (« c'est un peu leur gros bébé ») ainsi que son propre rapport à l'Akatarak (« Moi je la perçois plutôt comme une vieille grand-mère », « y'a un côté plus protecteur »,...). A bord, le terme de « cocon » est régulièrement employé (« je vais venir faire tout un cocon en ossature bois, avec isolation en laine de roche », déclare par exemple Serge (19-12-2016)), tandis qu'on parle des « entrailles » ou du « ventre » du bateau pour en désigner l'intérieur. Dans sa thèse, Stéphanie Brulé-Josso montre bien comment l'anthropomorphisation des bateaux, « plutôt de genre féminin », est fréquente autant chez les Moken de Birmanie que chez les bateliers français (2010 : 207). Néanmoins, elle souligne à juste titre (*Ibid.*, p. 208) :

L'analogie entre le bateau et le corps humain ne peut se résumer à un invariant anthropologique stipulant que le bateau représente symboliquement le corps humain. En effet, si de nombreuses cultures utilisent cette métaphore, chacune le fait de façon singulière pour exprimer sa propre conception du monde. [...] Pour la plaisance, le registre lexical employé indique l'importance donnée à l'esthétique des formes du bateau et aux sensations de navigation. Les références au corps féminin s'inscrivent dans la construction sociale et historique de la pratique comme une « passion masculine ». Le bateau, dont on parle, dont on prend soin et avec lequel on fait corps, est donc du genre féminin.

On verra dans la salle des machines à quel point les parallèles avec l'habitat fluvial sont nombreux en la matière. Mais en ce qui concerne les bateaux habités, parallèlement aux associations lexicales au féminin, les références à la maternité sont nombreuses et doivent selon moi être mises en lien avec les « commencements » que je décrivais plus haut. Le « cocon » du bateau en effet est d'abord expérimenté depuis le nid vide du rouf, « origine d'une confiance au monde » (Bachelard, 1957 : 102). Comment en effet ne pas penser aux abris premiers chers à Bachelard lorsque Thomas par exemple déclare à propos du bateau dans lequel il a vécu plusieurs années (16-06-2012) : « c'est un peu la tente quoi, c'est un peu la cabane de quand on était enfant, tu vois. Il y a un côté un peu magique, un côté un peu cocon. [...] On avait une cabane flottante ». Ou lorsque Paul

emploie indifféremment « cabane » et « cabine » pour parler du logement marinier (16-02-2017) : « Donc moi, j'ai vécu dans la cabane arrière pendant cinq ans... C'est vraiment une petite cabine super mignonne ! » ?

En permettant de suspendre la frontière entre le dedans et le dehors – ce qui, pour Bachelard, définit la maternité de la maison – (Belin, 1999 : 258), il semblerait que le rouf soit appréhendé comme susceptible d'offrir un environnement « suffisamment bon »¹²⁹, nécessaire, pour les tenants des théories de l'attachement, à l'acceptation d'une réalité. En ces circonstances, le rouf semble constituer aux yeux des habitants un médiateur de réenchancement potentiel, un espace transitionnel où la « fonction maternelle » n'est pas une « mystique » mais réside pragmatiquement dans l'« établissement d'une commensurabilité entre les sollicitations de l'environnement et les compétences d'imagination mobilisables par le sujet » (Belin, 1999 : 254).

D'une certaine manière, sur un autre plan, lorsque Catherine m'écrit : « C'est l'attraction de l'eau qui m'a happée et c'est la péniche qui m'a choisie et je n'ai rien pu faire pour résister » (mail du 16-05-2017), elle verbalise également cette relation de co-création entre les capacités de suggestion des configurations matérielles et les représentations qu'elles lui ont inspirées... Ainsi, le rouf, à l'image de la maison de poupée, agit comme un portail ouvrant sur un tout nouveau monde (Cooley, 2015 ; Bachelard, 1957 : 146) : celui de la vie fluviale et de ce que le nouvel habitant peut en apprendre ou en reconstituer sur base des fragments livrés par les bateliers qui viennent de le quitter.

Du temps comprimé. Affordances narratives et mémoire

Sur le Harissa, les mariniers font promettre à Fabienne et Stéphane de conserver l'ancien rouf en l'état, en échange de quoi ils leur laissent l'intégralité du mobilier¹³⁰ qui avait justement charmé Stéphane « qui voulait que le bateau ait une âme », explique son

¹²⁹ Cette expression, tirée de (Belin, 1999) est directement liée aux théories développées plus particulièrement par les pédopsychiatres et psychanalystes Mélanie Klein et Donald Winnicott. Sociologue, Emmanuel Belin propose quant à lui d'appliquer leurs concepts (« transitionnalité », « espaces potentiels », « dispositifs d'enchantement »,...) aux théories de la sociologie.

¹³⁰ Les deux parties conviennent en réalité d'une période de transition au cours de laquelle les nouveaux occupants peuvent déjà accéder au bateau afin d'effectuer les premiers travaux, tandis que les anciens propriétaires en possèdent toujours l'accès. De fil en aiguille, Fabienne et Stéphane mettent fin à cet accord, s'apercevant qu'à chacune de ses visites, la batelière reprenait des objets laissés lors de la vente ! Ainsi, Denise Vogeleisen a montré comment le mobilier d'à bord constitue un objet transitionnel d'importance lors du débarquement à terre d'anciens bateliers à la retraite (1999 : 226-227). Cependant, « la fixité du mobilier à bord ne permet pas de concrétiser l'idée de déménager, au sens propre de transporter des meubles d'une maison dans une autre. Alors l'essentiel est de prendre avec soi ce qui fera office d'un prolongement de soi et assurera la continuité domestique. [...] Dans cette logique, les objets et les parties ramenées à terre répondent dans leur ensemble à une fonction vitale. »

épouse (25-09-2017) ; c'est-à-dire, une de ces « maisons du passé, [...] où nous allons retrouver, en nos rêveries, l'intimité du passé » (Bachelard, 1957 : 59). Et cette intimité leur est dévoilée en même temps que les termes du contrat sont énoncés, qui trahit la « connexion émotionnelle » (Norman, 2004) unissant les anciens propriétaires à leur bateau.

Une « connexion » qui, en réalité, semble moins liée aux qualités intrinsèques de ce dernier qu'à sa valence, soit « [...] l'ensemble de ses liaisons avec les individus, la combinaison de son histoire singulière et collective, l'attraction et la répulsion qu'il a suscité et suscite encore, tout ce qui dans sa biographie a compté pour que cet objet soit conservé et devenu patrimonial » (Bonnot, 2014 : 188). Car ce sont bien à des discours émiques sur le patrimoine auquel *donne prise* le rouf et, plus largement, le bateau – une notion sur laquelle nous reviendrons en temps voulu. Lorsque ceux-ci montrent les traces du processus d'évolution à travers lequel ils sont passés, dans lequel ils s'inscrivent encore, et dans lequel le nouvel habitant compte bien l'inscrire, ils témoignent de leur capacité à « évincer les contingences » (Bachelard, 1957 : 27) et prouvent qu'ils ne sont pas encore morts (Eno, cité dans Brand, 1994 : 11, ma traduction¹³¹)¹³².

En effet, du rouf, les habitants attendent également qu'ils les relient à une mémoire, à leurs yeux menacée, à laquelle ils semblent vouloir accéder en même temps que porter secours (Daffe, 2018a)¹³³, cherchant l'illusion de permanence (Brand, 1994) à bord d'une architecture en effet condamnée à quitter le circuit marchand, déclarée désuète. Pour autant, l'intention n'est pas de figer ce logement, qui les empêcherait alors à leur tour de s'impliquer, seule manière de garantir sa régénération. Exprimé autrement, « ces signes nous disent que l'on pourrait être récompensés si on leur accordait notre confiance. Un

¹³¹ « We are convinced by things that show internal complexity, that show the traces of an interesting evolution. Those signs tell us that we might be rewarded if we accord it our trust. An important aspect of design is the degree to which the object involves you in its own completion. Some work invites you into itself by not offering a finished, glossy, one-reading-only surface. This is what makes old buildings interesting to me. I think that humans have a taste for things that not only show that they have been through a process of evolution, but which also show they are still a part of one. They are not dead yet. »

¹³² « D'ailleurs, pour une coquille « vivante », combien de coquilles mortes ! Pour une coquille habitée, combien de coquilles vides ? » s'exclame Bachelard (1957 : 107).

¹³³ Le lien entre habitat fluvial et la notion d'exo-nostalgie a fait l'objet d'une publication en 2018 ; certaines formulations peuvent se faire écho entre le présent travail et l'article cité (Daffe, 2018a). Ces notions seront discutées plus tard.

aspect important du design est le degré d'implication auquel invite un objet pour participer à son propre achèvement » (Eno, cité dans Brand, 1994 : 11, ma traduction¹³⁴).

Dans le cas de l'Harissa par exemple, une fois les lieux investis et le projet mûri, Fabienne et Stéphane en concluent qu'ils ne correspondent pas à leurs goûts et s'avèrent ne pas être fonctionnels : ils arrachent tout le roef sans regret¹³⁵ et, dans l'entretemps, se gardent bien d'inviter les anciens bateliers ! Leur histoire, comme beaucoup d'autres à bord, illustre à quel point un bâtiment est constamment tiraillé entre d'une part persistance et sédimentation et, d'autre part, discontinuité et désagrégation, entre destruction et maintenance, ainsi que l'archéologue Carl Knappett le montre (Knappett, 2015 : 62).

Parallèlement, cette histoire montre aussi que certains bateaux, plus que d'autres, constituent aux yeux des fluviaux de meilleurs « candidats » à l'habitation. Dans ceux-ci, le roef d'une part doit permettre l'implication suffisante de l'habitant fluvial dans la matérialité de ses formes et de ses agencements et, d'autre part, il doit se constituer comme objet suffisamment « éloquent », pour reprendre un terme proposé par Alain de Botton, que pour donner prise à la narration. Une armoire, des lustres, un évier, des breloques, des décorations, des cachettes,... autant d'objets laissés à bord contribuant à élaborer un dispositif qui « parle d'une sympathie pour l'avenir et d'un regret du passé » (de Botton, 2006 : 87). De cette manière, « à travers la narration, la perte est rendue biographique. Et même si ce n'est pas ma propre perte, elle *devient* la mienne » (Berliner, 2018 : 120) :

La cabine de marinier elle a pas changé. Et elle va rester plus ou moins comme ça. Ca va être la chambre d'[Emma]. On va juste un peu rafraichir tout ça.

Laurie : En laissant quand même le mobilier intégré ?

Ouais. Faut juste trouver un moyen pour trouver des matelas à la bonne taille...

Laurie : c'est du sur-mesure alors ici ?

¹³⁴ "If we let our buildings come to a full stop, they stop us", affirme à cet égard Stewart Brand (1994: 17).

¹³⁵ "If we could live in our dollhouses, anything could happen. But a dollhouse is a world that will never disappoint" (Cooley, 2015).

Oui oui. Mais donc ça, ça devrait être conservé, ça reste du patrimoine. Ca fait partie du bateau. Et puis ça fait une chouette chambre, avec plein de petits recoins... Et puis ça fait plein de rangements.

Mélanie le traduit en ses mots dans cet extrait : l'espace du rouf « dans ses mille alvéoles, [...] tient du temps comprimé » car « il faut comprendre que dans la miniature les valeurs se condensent et s'enrichissent » (Bachelard, 1957 : 27 et 142). L'exiguïté du logement marinier invite en effet tout un passé à revivre par le nouvel habitant qui répète des gestes qu'il n'a pas vu lui-même exercés mais qu'il peut aisément imaginer avoir été maintes fois reproduits, auxquels il ne peut lui-même échapper : rabattre le loquet supérieur d'une porte afin qu'elle ne s'ouvre avec les oscillations du bateau, se placer à tel endroit dans la cuisine sous peine de se trouver dans la trajectoire du placard dont on veut extraire un ustensile ; descendre l'escalier de travers ou de dos,... A la suite de de Certeau, Giard et Mayol (1994 : 205-206), on voit en effet de quelle manière :

Un lieu habité par la même personne pendant une certaine durée dessine un portrait ressemblant, à partir des objets (présents ou absents) et des usages qu'ils supposent. Tout compose déjà un « récit de vie » avant que le maître de céans n'ait prononcé le moindre mot. Le regard averti y reconnaît pêle-mêle des bribes du « roman familial » [...]. Dans ce lieu propre, il flotte comme un parfum secret, qui parle du temps perdu, du temps qui ne reviendra jamais, qui parle aussi d'un autre temps à venir, un jour, peut-être.

Les occupants précédents sont littéralement à portée de main. En suivant leurs pas, ils se dévoilent peu à peu : Paul découvre par exemple derrière un carrelage de la cuisine des anciens francs, (trop bien) mis à l'abri ; d'aucuns¹³⁶ ont également la surprise de trouver des armes dissimulées dans des doubles parois,... Inévitablement, souligne Stewart Brand, en l'habitant, le bâtiment se refait constamment, il révèle des informations provenant du passé et en laisse pour le futur (1994 : 108)... Pourtant, de Certau, Giard et Mayol semblent oublier cet aspect dynamique de la construction des intérieurs domestiques. Ils affirment (1994 : 205-206) : « Indiscret, l'habitat avoue sans fard le niveau de revenu et les ambitions sociales de ses occupants. Tout en lui parle toujours et trop : sa situation dans la ville, l'architecture de l'immeuble, la disposition des pièces, l'équipement de confort, l'état d'entretien ».

¹³⁶ Cas relaté par plusieurs informateurs dont il convient de conserver au mieux l'anonymat puisque ces découvertes conservées par les propriétaires n'ont vraisemblablement pas été déclarées en bonne et due forme...

En ce qui concerne les bateaux d'habitation, d'une part, ils n'apprennent rien à qui ne connaît déjà des parties du roman familial, ayant été invité « céans » à y pénétrer, bénéficiant d'un privilège conféré par une intimité minimale partagée avec les habitants (ou y étant entré par effraction)... En outre, Emmanuel Pedler souligne à ce propos la porosité de l'espace résidentiel, loin d'être hermétique et homogène. Les membres du groupe familial portent individuellement un regard oblique et flottant sur le « flux d'objets culturels qui traverse les espaces domestiques », résultat d'une mutualisation à laquelle chacun prend part (Pedler, 2016 : 55). En ce sens, il s'agit de considérer les objets des intérieurs comme des « traces relationnelles » appréhendées dans le « maillage dense » des sociabilités dans lesquelles ils se sédimentent sur le temps long. Ce sont donc les cercles sociaux gravitant autour de ces traces qu'il convient d'interroger en ce qu'ils sont indissociables des techniques et outils – matériels et symboliques – qui leur permettent de s'exprimer (*Ibid.*, 47). On en verra une démonstration juste après avec l'exemple de la bouée.

D'autre part, et je ne répéterai pas cette idée déjà amplement développée dans la partie consacrée aux devises, l'habitat n'est indiscret qu'aux yeux de celui qui se met en charge de le faire parler, à qui il ne révèle pas pour autant ses secrets aussi ostensiblement, conservant par ailleurs toujours une part de mystère et d'indéchiffrable, nécessaires aux dynamiques de maintien et de destruction évoquées plus haut. Car sur l'eau, les objets qui participent à la formation d'un récit s'approchent dans un premier temps par le biais du mimétisme et de la reproduction comme on vient de le voir, auxquels il faut ajouter l'imagination des habitants, travaillant de concert avec la mémoire ; comme un poète, dirait Bachelard, plutôt que comme un « vrai » historien (1957 : 27).

L'exemple de l'évier « en forme de coquillage, avec des fleurs peintes dedans » dans la pièce d'eau du Nehri constitue un bel exemple à ce sujet. Serge, la première fois que je le rencontre en 2012, m'explique en long et en large vouloir maintenir « l'esprit » du bateau, notamment par respect pour les anciens bateliers dont il se sent proche, comme je l'ai déjà évoqué. Pourtant, lorsque je conclus notre discussion en résumant : « et donc, tu n'as rien changé pour le moment ? », il me répond du tac au tac (11-01-2012) :

Ecoute non, j'ai rien changé... Sauf ça justement [montre un évier], parce que figure-toi que à la place y'avait un évier superbe, énorme, en forme de coquillage, avec de fleurs peintes dedans. Monstrueux ! Avec des robinets en or, enfin dorés... [rires] Et [la batelière] m'a dit : écoute [Serge], c'est un cadeau de famille. Je l'ai pas enlevé parce que ça fait partie du bateau, mais en plus j'ai peur de le casser, donc si je pouvais le récupérer... Je lui ai dit : je

te l'offre, je te le donne, je vais le faire moi-même, je te l'amène et j'en mets un autre à la place, voilà [Rires]. [...] mais bon, c'est parce que je me suis pas donné la peine de le changer, mais sinon oui y'a plein de petits trucs, en gardant l'esprit boiserie vernie, bah y'a moyen de changer plein de petits trucs pour faire en sorte que ce soit un autre esprit de décoration quoi.

Autre exemple illustrant l'inégalité dans manière dont les objets sont différenciés, notamment en fonction de leur capacité (relative) à suggérer des histoires en suivant les réseaux de signification dans lesquels ils s'inscrivent pour les acteurs en présence (et qu'on ne saurait supputer)... Nous sommes toujours à bord du Nehri, mais plus récemment cependant... Justement occupée à y photographier le très beau rouf qui fait toujours la fierté de son propriétaire, j'aperçois, accrochée au-dessus de l'escalier menant à la marquise, une miniature (encore !) de bouée rouge et blanche, sous verre. Les inscriptions peintes à la main sur son pourtour me laissent penser qu'elle provient du célèbre (selon ce que je crois savoir) bateau-chapelle « Je Sers » amarré dans la non moins célèbre ville à très forte tradition batelière de Conflans-Sainte-Honorine, en France.

La bouée et moi avons engagé un dialogue et le film se crée rapidement dans ma tête : Serge a accompagné les anciens bateliers au Pardon de la batellerie de Conflans, événement commémoratif civil et religieux décrit comme un véritable pèlerinage pour marins dans ce que j'ai pu lire à ce sujet. Je flaire le beau récit ethnographique à des kilomètres à la ronde mais, restant professionnelle, je l'interroge d'un air détaché et candide sur ce merveilleux objet, juste pour l'entendre confirmer ma déduction, m'imaginant déjà les accompagner lors de la prochaine édition. Mais en réalité, Serge ne comprend pas tout de suite à quoi je fais allusion, pensant que je mentionne le cadran qui trône à côté de la miniature et qui, trop rutilant, n'a pas accroché mon regard ni ma curiosité. Il semble pour sa part redécouvrir l'existence de ladite bouée, qu'il sort du cadre cuivré dans lequel elle est exposée (11-04-2017) :

Oh, ça ? [Dit-il en la retournant devant ses yeux comme pour y chercher une explication] C'est un petit souvenir qui est venu avec le bateau, tu vois ?! [Il chausse ses lunettes et déchiffre l'inscription à haute voix] Je – sers – Conflans – [il s'interrompt] quoi ?

Laurie (qui n'a pas encore perdu son enthousiasme et espère voir s'éclairer son regard à l'évocation de ce nom de ville) : « Sainte-Honorine ! »

Sainte-Honorine ? [Marque une pause et hausse les sourcils] C'est quoi tu dis ?

Sur base de ce qui vient d'être exposé et en vue d'introduire la suite de la visite, on peut déjà résumer ceci : pour beaucoup d'habitants fluviaux, le roud constitue la première maison à bord, celle à partir de laquelle un renouveau est initié, une confiance bienveillante retrouvée, celle où les gestes de la vie sur l'eau sont répétés et les espaces incorporés. Les rêves de la maison flottante s'y affinent, s'affirment et y prennent chair. Chrysalide, incubateur, coquille, nid,... durant les premiers moments, le roud se dilate ensuite à l'échelle du bateau dans son ensemble et acquiert alors une place plus périphérique. Au cours de cette gestation, de multiples changements, mineurs ou non, sont apportés aux intérieurs, jusqu'à décider parfois de ne finalement rien conserver du logement initial.

Comme on l'a vu, le roud ne se laisse approcher que de manière dynamique : d'une part, il est investi par le nouvel habitant de différentes manières au cours de leurs apprivoisements respectifs. Le bateau apprend de l'habitant et l'habitant apprend du bateau dans un mouvement réciproque de soin, qui n'exclut pas la détérioration, d'ailleurs constante – soit-elle accidentelle, circonstancielle ou intentionnelle (Knappett, 2015 ; Brand, 1994 ; Alexander, 1979). Qu'on ne s'y trompe pas néanmoins : la relation qui se crée entre habitant et bateau prend appui sur ce que ce dernier veut bien laisser deviner de ses vies passées, par l'attachement explicite des anciens bateliers à leur précédent lieu de vie, ainsi que par une sélection de traces matérielles laissées par ceux-ci. Gestes, objets, fonctions se trouvent ainsi actualisés et réinterprétés en fonction de réseaux de sociabilités et de significations particuliers ainsi que d'un « horizon d'attente » (Pedler, 2016 : 189).

Il semble donc que les bateaux de commerce présentent toutes les qualités qui, selon Stewart Brand, parviennent à rendre un bâtiment « aimable » : un certain degré d'ancienneté (son âge) – ni neuf, ni décrépi – couplé à une certaine complexité résultant d'un processus d'évolution dont il porte les traces (sa capacité d'adaptation) (1994 : 11&23). A l'en croire, certaines architectures semblent présenter de meilleures capacités que d'autres à « honorer le temps avec honnêteté »¹³⁷. Dit en d'autres termes, tous les bâtiments changent avec le temps – ils excellent dans cet art – mais seuls certains s'améliorent (1994 : 23). En outre, toujours selon Brand, l'attrait pour certains bâtiments désuets provient aussi en grande partie de ce que ceux-ci offrent une contrainte

¹³⁷ Il s'agit en réalité de la forme affirmative de la question qu'il pose pour structurer son ouvrage : « how does design honestly honor time ? » (Brand, 1994 : 11).

suffisante que pour engager l'implication et l'ingéniosité de ses habitants, qui en tirent un sentiment de liberté (1994 :105). Ce qui semble être le cas des bateaux, même (surtout ?) laissés à l'abandon plusieurs années durant...

Enfin, les vieux bâtiments, nous dit Brand, sont remplis des détails d'une époque antérieure : comme ils possèdent déjà une histoire, tout ce qu'il reste à faire aux nouveaux habitants, c'est d'« ajouter le prochain chapitre digne d'intérêt »¹³⁸. L'avantage est de pouvoir procéder par étapes (1994 : 105), puisqu'une base est existante, en effectuant ne fut-ce que d'infimes adaptations continues contribuant au confort d'ensemble ; de petites modifications qui, une fois faites, semblent partie intégrante de la structure et de la nature de ce qui existe déjà (Alexander, cité dans Brand, 1994 : 21). C'est ce processus que je vous propose maintenant d'investiguer à partir de la marquise du bateau qui, dans certains cas, m'a été présentée comme « originelle », bien que presque entièrement modifiée. Et pourtant, on verra, sur base des éléments qui viennent d'être développés notamment, que le terme n'est pas usurpé.

2.1.2. *Marquise*

Rouage central et inéluctable des navigations

Perchée parfois jusqu'à 4,20 mètres de hauteur par rapport au niveau de l'eau comme c'est le cas sur « La Grande Evasion », la marquise (ou timonerie) est certainement le point le plus haut du bateau. Habituellement localisée avec le rouf dans le premier tiers de sa longueur, elle est fichée en son milieu à bord du bateau qui vient d'être cité, une exception que l'on retrouve sur certains types d'embarcations (ici, un pétrolier mais il ne s'agit pas d'une constante pour ces bateaux). A bord des péniches particulièrement anciennes, la marquise correspondait en réalité à l'étable des chevaux qui les « tractionnaient » (selon le terme en vigueur).

Il n'est pas rare non plus, parmi les modèles plus anciens, de ne trouver aucun poste de pilotage, qui s'opérait soit depuis une barre franche* extérieure, soit sans gouvernail comme sur les mignoles par exemple, amphidromes¹³⁹, les directions étant alors impulsées par les haleurs depuis le quai. Le déplacement de la marquise à l'arrière va de pair avec l'augmentation des tonnages et le passage de la traction animale ou humaine à

¹³⁸ "The building already has a story ; all you have to do is add the interesting next chapter". Notez que le terme "story" désigne aussi un étage, un jeu de langage peut-être recherché par l'auteur mais qui se traduit difficilement en français...

¹³⁹ « Adjectif qui qualifie un véhicule qui n'a ni avant ni arrière définis, et peut se mouvoir indifféremment dans les deux sens. Certains bateaux le sont. » (Dictionnaire fluvial et batelier en ligne)

la traction motrice : salle des machines, timonerie et rouf fonctionnent alors de concert pour mouvoir et diriger le bateau, mécaniquement aussi bien que logistiquement et humainement. La marquise acquiert alors un rôle central pour le bon fonctionnement de chacune de ces pièces, puisque c'est de là que partent les indications et que les décisions sont prises par le capitaine.

Cette relation s'éprouve bien entendu plus particulièrement lors des navigations, où son impact sur l'organisation de la vie à bord dans son ensemble est indéniable. En effet, la présence du capitaine est requise à la barre (ou « macaron ») durant toute la durée de la navigation. Par conséquent, la présence d'au moins un « second » – souvent l'épouse – toujours à « portée de voix », afin d'aider aux manœuvres mais également pour assurer l'intendance, est obligatoirement requise... Avec une vitesse oscillant entre 9 et 12 km par heure seulement (en fonction du chargement, du nombre d'écluses et de leur fréquentation) et tenu par les horaires de navigation autorisée¹⁴⁰, pas question d'arrêter la navigation pour s'occuper de la préparation des repas.

L'objectif en effet est de rentabiliser le temps de navigation au maximum et de « rallier le plus vite possible les lieux de chargement ou de déchargement » (Paul & Raimbault, 2013). Une batelière m'explique par exemple qu'elle et son mari ont décidé de changer leurs habitudes alimentaires en essayant la « chrono-nutrition », qui consiste à manger certains types d'aliments en fonction du moment de la journée. Rapidement, le régime est abandonné par le couple car difficilement compatible avec l'organisation spécifique à bord tournant autour de l'activité de la timonerie.

Un repas de midi « dense » est par exemple préconisé par la chrono-nutrition. Cette recommandation impliquait de la batelière qu'elle se rende disponible pour cuisiner un repas chaud nécessitant plus de temps de préparation, au beau milieu d'une journée de travail où elle est susceptible, au même moment, de devoir s'occuper des amarres sur le pont¹⁴¹. Ainsi que Charlotte Paul et Nicolas Raimbault (2013) l'ont démontré, les

¹⁴⁰ « Dans chaque bief, la navigation est autorisée pendant une période égale au plus large des horaires de manœuvre des ouvrages d'art situés aux extrémités de ce bief, allongé tant en début qu'en fin de journée du temps nécessaire à parcourir ce bief. Il appartient à chaque conducteur de prendre la décision de naviguer ou non en fonction de son expérience personnelle, des dimensions et du type de bateau qu'il conduit, de la puissance de ses moteurs, de la visibilité du débit de la rivière ... » (Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques. En ligne : http://voies-hydrauliques.wallonie.be/opencms/opencms/fr/nav/navigation/horaires_navigation.html) A titre indicatif, selon les horaires officiels, une journée de navigation aux mois de décembre et janvier ne débute qu'à 8h pour déjà se terminer à 17h30, contre de 4h30 à 21h30 aux mois de juin et juillet.

¹⁴¹ Préparer des repas à l'avance n'est pas toujours possible non plus, les journées s'étalant bien souvent et l'espace ne permettant pas nécessairement de stocker des repas au frais.

itinéraires des bateliers sont donc ponctués de « haltes fonctionnelles, choisies à l'aune de considérations commerciales et techniques », sur lesquelles sont calqués les horaires domestiques.

Qui plus est, en navigation, le lien physique entre moteur, timon* – manche de la barre franche – et gouvernail, se sent jusqu'au bout des bras et participe de la bonne maîtrise du pilotage. A bord du Galapiat, je rejoins Paul et Claude dans la marquise un jour où nous rallions Ronquières à Strépy Thieu, tandis que les autres invités lèzardent au soleil sur la terrasse avant ou s'en protègent et préparent le dîner dans la cuisine, aménagée dans la superstructure du bateau. Tout ce petit monde évolue donc en partie sous le regard de Claude qui veille à ce que personne n'enfreigne ses règles de conduite à bord. Sa fille s'en charge également et, au cours de la journée, elle rappelle à l'ordre l'une de ses amies : la voyant une nouvelle bière à la main, elle s'enquiert sèchement de sa provenance, croyant qu'elle s'est servie dans la réserve de son père, située à l'étage inférieur, sans demander la permission de s'y rendre...

Dans la cabine de pilotage, le moteur vibre dans nos pieds à travers le plancher – pourtant isolé assure Claude – et nous oblige à franchement hausser le ton pour nous faire entendre. Le vibrato s'étend aux mains et se propage jusqu'aux épaules lorsque Claude me propose de prendre les commandes du bateau derrière cette roue qui m'arrive au garrot. Le bateau va partir à droite, m'explique-t-il. Il faudra alors tourner le macaron à gauche pour rectifier la trajectoire, jusqu'à sentir une résistance indiquant que le gouvernail a bien bougé et qu'il repart dans la direction opposée. Une fois à la barre en effet, les premiers tours de roue se font à toute vitesse, presque du bout des doigts une fois lancée. Puis ce sont les bras jusqu'au cou, les abdominaux et les genoux qui prennent le relais quand le safran s'engage de toutes mes forces dans le mouvement du timon* qui repousse l'eau pour se réorienter.

Lorsque le macaron part à droite, le cul glisse à gauche (forcément, mais cette logique m'est difficile à intégrer) ; l'inertie et le temps de latence de mes impulsions impriment une trajectoire en dents de scie : « tu vas nous ruiner en essence, on ne va jamais arriver à l'heure si tu continues comme ça », plaisante Claude. Paul reprend alors la barre et je l'observe : il fait certes deux fois ma taille mais l'effort qu'il fournit semble limité à l'amplitude de ses mouvements bien circonscrits ; ses genoux et bras engagent le macaron dans des tours rapides mais abrégés bien que suffisants pourtant pour diriger le bateau qui donne désormais l'impression de filer droit. Il n'attend visiblement pas la résistance franche du gouvernail pour savoir que celui-ci a déjà bougé : « Il faut sentir le bateau, il faut sentir la connexion pour comprendre comment il va », affirme-t-il.

Des mots qui n'ont rien d'allégorique et qui expriment plutôt comment, à la barre, le corps du pilote est un rouage qui se confond mécaniquement à ceux du bateau, du macaron par le timon jusqu'au gouvernail, de l'arrière vers l'avant. La relation de subordination n'est pas celle que j'avais anticipée : l'embarcation n'obéit pas uniquement au doigt et à l'œil du capitaine dont les rennes ne font qu'accompagner une motion à laquelle il doit s'adapter. Lorsque je passe à nouveau à la barre, Paul me suggère de ne pas attendre de voir le bateau se déplacer vers une rive pour faire revenir le macaron, mais plutôt de le laisser aller seul et de rectifier délicatement le cas échéant. Le bateau n'a pas besoin de moi pour avancer. Simultanément, cette pensée me fait prendre conscience de la force nécessaire à ralentir une telle masse, aussi lente soit-elle, et de la puissance de l'impact en cas de collision.

Et pour cause : il fait magnifique en cette fin de mois de mai ; nous évoluons entre baigneurs à deux ou quatre pattes, lignes de pêche, barquettes électriques de location, jet skis,... Le trafic commercial quant à lui est à l'arrêt ou presque, puisque la journée est fériée. Plutôt que de m'inquiéter de la trajectoire du Galapiat, Paul me demande d'être attentive à celles des autres utilisateurs et de déplacer mon regard plus loin, particulièrement à l'approche des courbes du canal. Le prenant au mot, mes gestes se font automatiquement plus modestes et notre course se rectifie – heureusement – également. Sans bateau en vue, il me conseille de naviguer au milieu du chenal et de vérifier par les portes latérales ouvertes qu'une distance suffisante nous sépare des deux rives.

En un mot comme en cent, le débit du cours d'eau et le moteur imposent donc un tempo au bateau dont la trajectoire est rectifiée, d'une part, via la roue dirigée par le pilote et contrôlée, d'autre part, grâce à la vue dégagée offerte par les fenêtres et portes latérales de la marquise, entre les limites des berges qui cadrent la portée d'un mouvement illusoirement rectiligne. La marquise constitue donc, avec le rouf, le lieu premier de l'apprentissage du bateau lui-même et de la navigation à bord, lieu dont le fonctionnement logistique et mécanique en symbiose avec d'autres cellules en rend l'emplacement sur le bateau et sa modification peu malléables. Cependant, une certaine adaptabilité est constitutive de sa fonction puisque les timoneries ont généralement la particularité d'être démontables ou repliables afin de passer sous des ponts particulièrement bas, comme c'est généralement encore le cas dans le Sud de la France.

Par conséquent, même à bord des bateaux dont le moteur absent ou dysfonctionnant ne permet plus la navigation ou dont les propriétaires ne souhaitent ni ne peuvent naviguer (nous y reviendrons en temps voulu), il est rare que la timonerie soit entièrement

évincée, du moins en tant que structure en hauteur de quelques mètres carrés. Comme cela a été déjà été développé, elle perd néanmoins ses capacités de contrôle omnipotent des circulations lorsque les cales s'ouvrent sur le rouf et la marquise et que d'autres entrées permettent d'accéder aux intérieurs.

Seuil négocié

En-dehors des navigations, la timonerie endosse généralement différents types de fonctions : hall d'entrée, espace de stockage (voire, étonnement, les deux à la fois), bureau ou même serre – ses nombreuses fenêtres garantissant de généreux apports de lumière. Malgré ces reconfigurations, elle conserve en tous cas sa position liminaire comme palier, lieu intermédiaire entre les espaces extérieurs et des intérieurs réservés à un public trié sur le volet. Une entrée principale organisée via la timonerie poursuit en effet le travail de « filtrage » débuté par l'intermédiaire des passerelles, du plat-bord et autres seuils, à l'image desquels « elle protège la maison et lui sert de sas de sécurité » (Serfaty-Garzon, 2003a : 154).

Aucun visiteur en effet n'y débouche sans s'être préalablement confronté aux dispositifs de mise à distance, dissuadant la montée à bord (passerelles, barrières, écriteaux,...) puis canalisant les circulations au niveau des passavants. Personne n'y entre par hasard, sans s'être d'abord annoncé, sciemment (par téléphone, e-mail ou sur le moment en criant un « bonjour ! »...) ou par le biais de bruits trahissant son avancée (grincements, échos,...). Pour en franchir la porte, il faut y avoir été invité explicitement par les résidents (capitaines, membres de la famille,...), ou tenir sa légitimité d'un statut légal (police fluviale, douane,...) ; toute autre raison étant probablement une entrée par effraction... En fonction des foyers et du degré d'interconnaissance ou d'intimité des visiteurs, différents codes régissent la manière dont ce palier peut être passé ainsi que les conventions qui accompagnent ce franchissement.

Dans le prologue, j'évoquais la tournée de démarchage et de distribution des drapeaux aux nouveaux membres menée avec Tyler. Il apparaît de manière assez évidente qu'aucun habitant ne nous connaissait assez bien alors que pour nous inviter ne fut-ce qu'à enjamber le seuil de la marquise. Tous les échanges, sans exception et quelle que soit leur durée (de quelques minutes à une bonne heure suivant les circonstances) se sont déroulés soit nous tenant l'un derrière l'autre sur le plat-bord ou sur la passerelle, l'habitant restant dans l'embrasement de la marquise, soit depuis le quai pour notre part et, pour le propriétaire, sur le plat-bord, sur le seuil de l'entrée ou sur le quai avec nous. Il

est fort à parier qu'une météo moins clémente n'aurait pas changé la donne mais aurait simplement écourté les bavardages.

Cette supposition se vérifie lorsque je me rends pour la première fois à bord du Nina, un jour de bruine : j'ai beau avoir déjà rencontré et discuté avec Annie – la propriétaire – dans le cadre d'événements organisés par l'Association des Habitants du Fleuve, à mon arrivée à l'heure convenue, elle m'intime d'un coup de menton accompagné d'un clin d'œil de patienter sur le halage, occupée à passer un coup de fil professionnel dans la marquise qui tient lieu d'entrée. Elle ne m'en exclut pas pour autant puisqu'elle en laisse les portes ouvertes, ce qui me permet de suivre l'évolution de la conversation. Qui plus est, appuyée sur le chambranle de la porte d'entrée, elle m'adresse des moues tantôt gênées, tantôt exaspérées face à la discussion qui s'allonge. Ce n'est qu'après avoir raccroché qu'elle endosse alors son rôle d'hôtesse jusque-là mis en pause et m'invite à entrer en m'adressant un « salut ! » souriant qui me déloge des conifères sous lesquels je me suis abritée en attendant.

Je lui rends à la fois sa salutation et son sourire en m'avançant vers l'entrée dont elle a maintenant dégagé l'embrasement que je passe, alors qu'elle m'exprime ses excuses de m'avoir fait attendre, me tend la joue dans la foulée pour me faire la bise. Elle déclare un « beh voilà, bienvenue ! » et, demeurant sur le seuil, tourne son regard, vers l'intérieur de la marquise, me permettant de découvrir la grande cage à oiseaux, les documents éparpillés sur un bureau, le tableau de bord et le macaron en bois clair, que je n'aurais pu apercevoir depuis le halage, trop haut, trop loin, et barrés par la présence d'Annie. Au vu de la météo pluvieuse, je lui propose d'ôter mes chaussures, ce qu'elle s'empresse de refuser : elle est en plein déménagement et ne parvient de toute façon pas à maintenir un intérieur propre, avance-t-elle, comme pour se prémunir d'un jugement que j'aurais pu émettre en posant moi-même ce constat. Ayant trouvé une petite pierre sertie devant sa passerelle en patientant, ce moment et cet endroit me semblent opportuns pour la lui remettre, devinant qu'elle lui appartient et anticipant, moi aussi, des quiproquos supposant ma volonté de me l'approprier si j'avais différé le moment de sa restitution...

Ses yeux s'écarquillent, son visage s'illumine et se détend : elle pensait l'avoir définitivement perdue ! La pierre change de main et, sur ces entrefaites, mon hôtesse ouvre la marche vers un petit escalier qui, depuis l'entrée, ne laisse deviner qu'un mur blanc éclairé, descendant le long de la seconde porte latérale de la marquise. Poursuivant dans son mouvement la conversation qui vient d'être initiée, elle m'invite ainsi à la suivre dans son sillage et à passer un nouveau seuil menant vers la salle à manger et cuisine... (18-09-2017). Peu d'autres situations ont donné lieu à des entrées aussi ritualisées que

celle qui vient d'être décrite. Pourtant, celle-ci a le mérite de mettre en lumière les étapes d'identification du visiteur, de négociation des conditions de sa présence, mais aussi les actes de politesse et de sociabilité échéant à chacun des acteurs en présence dans cet espace d'entrée où, selon Perla Serfaty-Garzon (suivant les enseignements d'Augustin Berque), l'accueil y est « civilisé » (2003 : 154-156) :

[Elle] est le lieu d'affrontements intérieurs civilisés par la politesse et les rituels d'accueil, l'espace de négociations qui, pour être tues, n'en sont pas moins présentes à la conscience de tous les acteurs. [...] L'entrée permet d'accomplir des actes qui, pour être sociables, maintiennent visiteur et hôte dans leurs rôles respectifs. [...] Quand il est invité, le visiteur offre un bouquet, un objet ou des mots aimables. Ainsi revient en équilibre le premier rapport qui, donnant au visiteur le droit d'entrée, lui donnait en même temps comme une haute main sur la situation. L'offrande restaure chacun dans son rôle respectif et instaure la première confiance de deux parties dans le respect de ces rôles. [...] [Le visiteur] laisse l'encombrant dans l'entrée, mais il y laisse aussi le sale, manifestant ainsi que l'intérieur offrira de l'aise, celle de la chaleur et de la propreté. Sa confiance en l'hôte se manifeste dans ce débarras des choses qui disent le dehors, car il ne pourra pas ressortir de cet endroit, sans pénalité, dépourvu de ces choses. L'entrée, lieu d'affrontements intérieurs silencieux, est aussi, dans le même temps, le lieu de l'égard, ou plutôt des égards mutuels. Le moment que prennent toutes ces opérations, qui sont autant de rites d'entrée, est hautement sociable [...] tout cela prépare le visiteur à voir l'intérieur et l'hôte, à être vu dans son intérieur. [...] Au-delà, tout change. [...] Bien des conflits souterrains peuvent se poursuivre au cours des étapes suivantes, bien des accidents et des retournements d'humeurs peuvent avoir lieu, mais, enfin, dans l'entrée, la scène est montée et les échanges peuvent commencer.

Chez Patrick à l'inverse, la manifestation de la confiance des visiteurs à son égard passe justement par le dépassement de l'entrée et l'assurance de son aval implicite dans cette transgression des règles courantes. Les salutations et échanges phatiques ne prennent place en effet qu'une fois la marquise franchie, dans les pièces de réception communes. Ainsi, si des visiteurs proches, familles, voisins, amis,... dont la visite est planifiée prennent la peine de frapper à la porte principale et d'attendre qu'on leur ouvre pour pénétrer dans la timonerie, il s'indigne de cette discipline induisant à l'en croire un rapport de sujétion traduisant mal la familiarité unissant hôte et visiteurs. Un jour, Bart

et moi arrivons en même temps pour une réunion. Devant la porte close, nous frappons une fois, deux fois en vain ; nous restons sur le plat-bord malgré les bruits de vaisselle entrechoquée qui nous parviennent de l'intérieur ainsi que les lumières qui filtrent par les hublots, indiquant sa présence.

Ce n'est qu'à la troisième tentative qu'un « oui ! » puissant nous parvient de l'intérieur, ce que nous nous autorisons à prendre pour une invitation à entrer, tout de même hésitants. En guise de salutations d'usage, Patrick – qui nous attend au pied de l'escalier menant de la marquise à la cuisine – nous tance, courroucé (21-07-2015) : « mais pourquoi vous ne rentrez pas ? Je *sais* [il insiste] que vous venez ! Donc rentrez directement, non ? ! Je trouve ça... Je comprends pas... » Par la suite, les conclusions de sa remontrance sont tirées : je passe tous les seuils – ponton, passerelle, escaliers, plat-bord, porte, marquise, tenture, escaliers – sans attendre d'autre feu vert que celui qui a motivé ma visite (un coup de fil, un e-mail, une date fixée oralement,...), non sans m'être annoncée au préalable cependant en frappant trois coups sur le chambranle de la porte et en lançant un « salut ! » suffisamment fort que pour porter jusqu'aux espaces de vie. Descendant particulièrement bas vis-à-vis de la marquise en effet, l'escalier qui y mène est en outre clos par une lourde tenture destinée à couper le froid de l'entrée mal-isolée en raison des châssis d'origine démontables, pas nécessairement la référence en matière d'étanchéité, sonore ou calorifique.

Les dispositifs d'accueil et d'entrées qui viennent d'être détaillés appellent selon moi à deux commentaires, portant à la fois sur le statut transitionnel des entrées principales à bord, qui vaudra également pour l'analyse de celles placées ailleurs que dans cette pièce spécifique, ainsi que sur la marquise, indépendamment de son rôle de vestibule cette fois, en tant qu'espace d'origine. Si la notion de transitionnalité était approchée par le biais de la phénoménologie psychanalytique et de la sociologie des espaces potentiels dans l'analyse du rouf¹⁴², ce concept s'entend ici dans son sens topologique. Lieu de passage obligé permettant de circuler vers les autres pièces de l'habitation, elle implique de la sorte une hiérarchie entre différents espaces, chacun régi « par plusieurs régimes symboliques – esthétisation, ritualisation et mise en scène – qui coexistent, cohabitent et souvent interfèrent les uns avec les autres » (Pedler, 2016 : 127).

¹⁴² En faisant référence à un dispositif bienveillant composé notamment par sa petitesse, son « authenticité » appropriable autant qu'à la temporalité provisoire dans laquelle il s'inscrivait.

Dans la marquise de 4m² que nous venons à peine de quitter, des vitraux personnalisés réalisés par la nouvelle compagne de Patrick viendront bientôt remplacer le bandeau de vitres supérieur. Sur le petit appui de fenêtres courant autour de la cabine, des bougies ont été posées ainsi qu'un répulsif en spray pour insectes, une peinture inachevée représentant une mer mouvementée très probablement inspirée de la Grande Vague de Kanagawa et un cadre protégeant un dessin stylisé d'une scène de vie africaine. Accroché aux panneaux de bois remplaçant l'une des vitres sans doute brisée, un thermomètre jouxte un petit carillon.

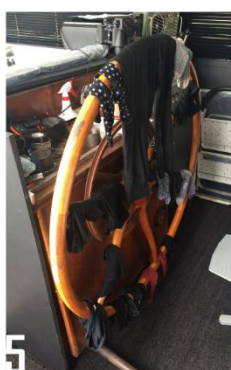
Juste en-dessous, de part et d'autre des petites portes fermant l'escalier menant au rouf, les armoires encastrées dans celui-ci forment deux cubes en saillie, utilisés comme table d'appoint sur lesquelles se côtoient d'un côté, un pot de granulés pour poissons (pas ceux du fleuve, mais ceux gagnés à la kermesse et qui vivent dans un pot à fleurs à l'entrée de la passerelle), une figurine de Superman, un avion en mousse, une lampe à abat-jour en vessie de porc, une lanterne de camping à piles, un produit de nettoyage, un jeu de quilles en bois,... de l'autre, une boîte en plastique transparent contenant un masque de plongée, un pinceau large, des sachets de petits clous. Dans le prolongement, deux bancs de rangement ont été aménagés, garnis de coussins blancs sur lesquels on serait bien en peine de s'installer puisqu'occupés par un casque de vélo, une combinaison de moto, un bricolage réalisé avec des capsules de Nespresso vides, des sacs en plastique de supermarché remplis, entre autres, de rallonges électriques,...

Une multitude de bouteilles et de pots en tout genre – ammoniacque, huile de moteur, désherbant, silicone, déodorant,... vides, à moitié pleins ou presque remplis, occupent les éventuels espaces restants. Devant la seconde porte latérale, ce sont des balais, raclettes, seaux, ramassettes, loques,... qui accaparent le passage, tandis qu'un sapin de Noël réalisé avec des branches de bois et paré d'une guirlande lumineuse (débranchée) est posé à sa droite. Au sol enfin, à même le parquet massif sec, grisâtre et buriné, il faut évoluer entre un arrosoir, des ballons de foot, encore plus de sachets en plastique, un gros paquet de charbon de bois entamé et, surtout, d'innombrables vidanges de vin et de bières gisant au pied du macaron à poignées de bois clair (un modèle de barre non cerclée depuis longtemps abandonné pour des raisons de sécurité), auquel est accroché un parapluie... Dans son étude sur les échanges estivaux de maisons entre particuliers par l'intermédiaire de site internet spécialisés, Emmanuel Pedler constate (*Ibid.*, p. 131) :

L'entrée, les salons et halls d'entrée, certaines parties des jardins, constituent bien souvent des espaces transitionnels qui, sans appartenir à l'espace public de la rue, du bourg ou de la ville, ne sont pas encore pleinement intégrés aux sphères privées, c'est-à-dire celles que les acteurs réservent à leurs cercles intimes et construisent comme telles. La conséquence immédiate pour l'enquêteur est qu'il lui est rarement permis de pénétrer dans les parties privatives de la maison, en allant au-delà des espaces transitionnels des halls, jardins et salons. Ces espaces transitionnels sont bien souvent ritualisés et mis en scène. Le fait est néanmoins suffisamment banal et connu pour qu'il n'y ait pas lieu de commenter longuement.

D'avance, je vous prie d'excuser la dérogation que je m'apprête à poser vis-à-vis de cette dernière affirmation. Dans le cas des marquises utilisées comme entrées, si l'on revient sur l'exemple amplement détaillé de Patrick, on voit effectivement en quoi cette pièce n'appartient pas encore à l'espace public de la rue, mais n'est pas entièrement intégrée à la sphère privée non plus. Dès lors, la timonerie se caractérise par sa capacité à faire la jonction entre l'intérieur et l'extérieur, ne fut-ce qu'en raison de sa perméabilité (aux courants d'air, à la pluie, aux sons,...), de sa position surélevée, vitrée, démontable... C'est la marquise dans son ensemble et chaque objet pris séparément qui est en attente... d'être mise en ordre et nettoyée en vue d'une navigation, d'être branché dans le salon au moment des fêtes ou au contraire, de sortir, d'une météo plus clémente, de temps libre, de convives, pour le sapin de Noël, le jeu de quilles, le planeur, le charbon à barbecue,...

A portée de main, chacun rappelle aux résidents leurs tâches quotidiennes, sur leur trajectoire obligatoire vers les extérieurs (nourrir les poissons), l'école (prendre son cartable), le travail (ne pas oublier les outils, pour Patrick qui est entrepreneur). Vides, utilisés, ils se tiennent prêts, en transit, à être emportés vers les lieux de prise en charge collective de leur désormais statut de déchets – bulles à verre, parc à conteneur, magasins,... – regroupés à part des espaces de détente et de la vie en commun dans lesquels ils peuvent néanmoins avoir joué un rôle actif (bouteilles de vin, jeux,...). Par conséquent, si tous ont certainement occupé ou occupent parfois une place dans les rituels d'accueil et d'hospitalité en général et contribuent à une certaine mise en scène dans ce cadre précis, il n'apparaît pas clairement qu'ils participent sous cette forme et à cet endroit aux rituels d'entrée qui peuvent effectivement prendre place dans l'espace transitionnel de la marquise.



(1) Marquise qui sert maintenant d'entrée uniquement. Le macaron n'existe plus, ni le bardage. (2) Cabine de pilotage récente qui sert aussi de bureau. (3) Les objets entreposés n'empêchent pas la navigation. (4) Tableau de bord plus décoratif que fonctionnel. (5) Macaron utilisé pour faire sécher du linge. (6) Marquise d'origine, démontable, qui sert d'entrée où sont entreposés divers objets, rangés lors des navigations éventuelles. (7) Marquise entièrement rénovée, hall d'entrée, salon et bureau.



Quelques classiques et spécifiques paillassons, sonnettes, cloches, porte-manteaux, porte-chaussures composent parfois ces interactions (plus fréquemment là où l'entrée ne se fait pas par la marquise, justement), mais ce sont généralement des éléments plus immuables, « toujours déjà là », tels que le bois du chambranle de la porte, la porte elle-même – utilisés comme supports pour frapper et annoncer sa présence – ou le macaron auquel manteau ou parapluie peuvent être pendus, qui sont actualisés dans ce contexte. Plus que l'entrée elle-même, et comme je l'ai déjà évoqué en début de section, c'est le parcours la précédant depuis le quai qui est ritualisé et mis en scène, aménageant de la sorte « un cheminement programmatique, une succession plus ou moins ordonnée de moments rituels » (Pedler, 2016 : 133).

En ce sens l'espace du quai, ses abords et les dispositifs d'accès constituent véritablement le premier seuil de voisinage et de sociabilité de l'habitation flottante, l'espace de mise en scène et de présentation de soi, redéfini et négocié en fonction du contexte et du statut du visiteur. A Anderlecht, cette mise en scène est d'ailleurs sous le contrôle du comité de gestion qui vérifie régulièrement l'état de « propreté et de présentation satisfaisants » des bateaux et de leur environnement, condition du maintien de leur autorisation d'amarrage par le Port. Jusqu'à présent en effet, à l'exception des diverses barrières et passerelles, les pratiques d'appropriation et de personnalisation du bateau comme des abords (lorsque le terrain le permet) par des drapeaux, plantations, parterres et bacs à fleurs, boîte aux lettres personnalisées, sculptures, terrasses,... n'avaient pas encore été mentionnées (elles ne seront pas davantage développées ici).

Par conséquent, c'est sans beaucoup de surprise que l'on constate que certaines timoneries mettent aussi rapidement le visiteur (qui, comme on l'a vu, n'est un parfait inconnu qu'en de rares occasions) au contact des coulisses de l'organisation de la vie commune à bord (déchets, produits d'entretien, charbon, jouets d'extérieur,...), de la gestion technique, financière, contribuable, administrative, du ménage ou de la réalisation des tâches professionnelles de l'habitant (dans le cas des bureaux). On aurait pu s'attendre à trouver ces éléments dans des cellules isolées ou cachées (ce qui est également le cas) plutôt qu'en première ligne d'une pièce opérant généralement en Occident¹⁴³ une transition avant de « laisser voir » entièrement l'hôte et ses intérieurs¹⁴⁴

¹⁴³ Ainsi qu'ailleurs comme le Genkan au Japon, décrit par Augustin Berque notamment dans « Vivre l'espace au Japon » (1982).

¹⁴⁴ Ainsi que le décrit Emmanuel Pedler dans le cas de maisons proposées à l'échange par le biais de sites internet dédiés, ces règles se redéfinissent dans l'espace virtuel où une maison peut être « exposée urbi et orbi sans limite sur les sites Web » (2016 : 135) selon des « régimes de présentation » spécifiques cependant. Avec les bateaux d'habitation, un mécanisme similaire se met en place lorsque ceux-ci sont proposés à la vente, dont Internet permet de diffuser l'annonce

et, dans cette idée, censée ne donner qu'un aperçu pudique – éventuellement stéréotypé comme le décrit Emmanuel Pedler (2016) – des « signes du secret de l'habitant » (Serfaty-Garzon, *ibid.*, p. 156).

A nouveau, la marquise ne fait aucun secret à ce sujet : entrée principale ou non, elle est investie des propriétés fondamentales du bateau, à savoir celles « du mouvement, du départ, du voyage » (Brulé-Josso, 2011 : 133) et ce, même à bord de ceux n'étant plus en mesure de naviguer ni de le faire régulièrement. Dans cette pièce en effet, on entre de plein pied dans le domaine de la maison rêvée, permettant « d'allier les charmes de l'intimité à ceux de l'aventure » (Chollet, 2016 : 295). C'est là notamment qu'est pris au sérieux le caractère mouvant du bateau, dans le temps et dans l'espace, matérialisé dans la sélection minutieuse des éléments qui composeront un assemblage honorant, aux yeux des habitants, la condition initiale de leur habitation. Comme déjà énoncé en début de section, il est rare que la timonerie soit entièrement évincée lors des transformations ou, plus précisément, qu'aucun élément rappelant une timonerie, ne soit conservé ou reconstitué.

Les pratiques d'échange, de récupération ou d'achat de seconde main permettent éventuellement de reconstituer des aspects considérés comme incomplets. Ces adaptations s'étalent graduellement au cours de la vie à bord, à moins que d'importants problèmes ou plans particuliers nécessitent une intervention rapide (vitres brisées, pourriture,...) ou requièrent des travaux plus lourds. Nous en avons pour exemple le Coquecigrue où le bandeau de vitres supérieur de la timonerie sera bientôt remplacé par des vitraux artisanaux fabriqués par l'amie de Patrick. Il y a plusieurs années, au moment des premiers travaux, ce dernier avait démonté l'ensemble de la structure de bois pour la poncer et la vernir, avant de refaire les peintures intérieures et d'intégrer les petits bancs puis de changer la roue avec ce macaron à poignées, le tout sur près de 10 ans.

Ainsi, certaines timoneries semblent en apparence n'avoir subi aucune altération depuis leur passage en bateau-logement, l'ensemble constituant un assemblage idiomatique s'appropriant une cohérence esthétique et sémiologique fidèle à l'image-type de ce que

(pages Facebook, sites internet personnels, pdf envoyés par mail à une liste de contacts, sites de promoteurs immobiliers,...). Les intérieurs, de la marquise à la salle des machines, photographiés pour illustrer ces annonces, sont alors exposés à la vue de tous, tandis que persistent (voire se renforcent) les filtrages usuels dans le régime du réel. Un habitant m'avait ainsi annoncé, sidéré, l'augmentation exponentielle des visites sur son site personnel depuis qu'il y avait posté l'annonce de vente de son bateau, accompagné de photos des intérieurs, et que des collègues notamment lui avaient avoué avoir consulté par curiosité (je me suis bien gardée de dire que j'avais fait de même, n'ayant jamais été invitée à bord). Suite à cet intérêt disproportionné, il prit la décision de réserver la visite des lieux in situ aux personnes lui présentant des garanties financières suffisantes, démontrant leurs capacités réelles à éventuellement acquérir le bateau.

doit être ou pouvait être cette pièce à l'origine aux yeux de l'habitant, sur base de ce dont il en hérite mais aussi de ce qu'il en a imaginé : « tout individu qui partage une culture commune est un expert de cette culture. C'est cet expert qui sanctionnera la réussite d'une proposition,[...] par des actes d'appropriation. [...] Ce qui change lorsqu'une proposition trouve un écho dans les pratiques communes ce n'est pas *sa forme*, qui reste inchangée, mais le fait qu'elle réussit à s'inscrire dans l'univers familier du plus grand nombre » (Pedler, 2016 : 150, italiques originales).

Parmi les traits habituellement mobilisés pour créer cet environnement et « créer les conditions de son éclosion » (Chollet, 2016 : 308), la structure en hauteur avait déjà été mentionnée, que viennent compléter (au choix et selon le degré de transformation général du bateau) l'utilisation du bois – vernis, à nu, poli ou non, neuf, vieux, en bardage, en frises, au sol, pour les châssis,... – la présence d'un tableau de bord, d'un macaron ou du mécanisme de celui-ci, la divulgation de dispositifs techniques habituellement inapparents pour certains (chaînes, rouages,...), particulièrement détaillés pour d'autres (loquets gravés, vis apparentes en cuivre,...) et/ou, enfin, des objets (que l'on retrouve aussi dans les autres pièces de vie du bateau et sur lesquels nous reviendrons plus loin) – d'époque ou non – évoquant l'univers fluvial, maritime (miniatures de bouée, de marins, de macarons à roue, voiliers en bouteilles,...) ou même directement issus d'expériences de navigation ou d'usages précédents dans le milieu (hublot transformé en miroir, écussons,...).

Le bois d'abord porte potentiellement la trace de sa confection ainsi que de ses usages et marque, dans une illusion de permanence, la continuité entre les propriétaires successifs. Matériau pourtant particulièrement fragile dans un environnement amphibie exigeant a priori un entretien astreignant, le bois, à l'image de l'esthétique japonaise « wabi-sabi », « invite à accepter et à apprécier les altérations de la matière, les traces du passage du temps [...]. Les choses *wabi-sabi* 'gardent la trace du soleil, du vent, de la pluie, de la chaleur et du froid ; elles se décolorent, rouillent, ternissent, se tachent, déforment, rétrécissent, flétrissent, se lézardent' » (Chollet, 2016 : 314-315, citant Leonard Koren (2008)). Un trop grand « engagement » du temps ou des usages dans la matière cependant fait craindre le délabrement.

Dans le prologue par exemple, Claude précisait qu'il invitait les visiteurs à se frotter les pieds avant d'entrer si d'aventure il était amarré le long d'un chemin caillouteux, pour éviter que son plancher en « azobé », récupéré sur un chantier naval, ne soit « décapé » « avec des machins et des trucs accrochés » aux souliers, nécessitant alors de la part de Claude des travaux de ponçage et de peinture qu'il veut s'éviter. A nouveau, on voit

combien matériau et habitation participent au maintien ainsi qu'à la transformation l'un de l'autre, entre révélation, rénovation, actualisation et réinterprétation. Le bois, tout comme le macaron ainsi que les mécanismes constitutifs de la mécanique de navigation du bateau, plus que de composer un décor idéalisé, impliquent physiquement dans leur réalisation l'habitant qui se « laisse guider par les usages » (Chollet, 2016 : 309). De cette manière (*id.*) :

Il ne s'agit pas de reproduire telles quelles les formes en versant dans la nostalgie, mais de recueillir la longue expérience qui les a sélectionnées et façonnées, d'en comprendre les grands principes et de s'appuyer sur les créateurs du passé pour se montrer aussi audacieux qu'eux-mêmes l'ont été dans leur temps.

Enfin, restons à bord du Galapiat pour clôturer le propos de cette section. Au cours de la navigation précédemment décrite, j'observe la marquise de l'embarcation – entièrement bardée de bois, du sol au plafond en passant par le macaron – au milieu de laquelle le tableau de bord semble en être depuis tellement longtemps que les aiguilles des cadrans y tressaillent comme sous l'emprise d'une maladie sénile. Agrapé sur le coin gauche de ce tableau de bord, un écusson figure le Plan incliné de Ronquières ; tissé de fils dorés, rouge, vert et bleu vifs, bien qu'élimés, il laisse deviner son appartenance à une époque où l'on accrochait en étendard la fierté d'une innovation que seul le poids financier de sa maintenance étrangle désormais...

Une cloche en laiton patiné pend à droite de l'une des portes latérales et se balance incessamment au rythme des oscillations du bateau et du vent qui s'engouffre dans la marquise. A côté, un porte-voix en cuir craquelé est utilisé par Claude pour adresser à l'équipage un message de bienvenue au moment du départ, suivi d'un coup de corne de brume soufflé dans une espèce de cornet en cuivre, dans une mise en scène burlesque apparemment trop connue de sa fille, qui lève les yeux au ciel. Les deux cônes retrouvent ensuite leur place sur la tablette avant, au milieu d'un fouillis composé de petites vis rouillées, d'un rouleau de papier essuie-tout, de bouts de papiers, tasses utilisées, jumelles, crayons, stylos,... le tout sous le regard délavé par le soleil de pin-up vintage collées autour des châssis de la vitre avant.

A mes yeux, l'ensemble du dispositif porte autant de preuves de la perpétuation de pratiques batelières et de l'authenticité originelle d'une marquise certes utilisée et personnalisée, mais dont j'en déduis qu'elle a été conservée en l'état depuis les derniers marins en activité sur ce bateau – comme s'il allait de soi par ailleurs qu'eux-mêmes

avaient déjà hérité d'un lieu laissé intouché. De façon rhétorique, j'interroge Claude : « Elle est d'origine la marquise ?! » Il confirme sans sourciller, ce qui m'emplit bien entendu d'une satisfaction quelque peu condescendante, rapidement ébranlée cependant lorsqu'il entreprend de commenter dans la foulée chacun des objets composant apparemment cet ensemble, comme pour me démontrer son authenticité : porte-voix, cornet, cloche ont été trouvés en brocante ; la cloche martelée était celle d'un grand navire de croisière maritime.

Le parquet, récupéré comme tous les sols chez Claude, a été changé il y a quelques années pour des questions d'isolation acoustique avec la salle des machines située en-dessous. Le macaron, pour sa part, a « toujours été en fer », m'explique Claude, mais il vient de le changer après qu'un ami batelier lui ait offert le sien, en bois. Je m'enquiers : « Et l'écusson, on le recevait lors de la première traversée du plan incliné ? ». L'écusson, rigole Claude, il l'a récupéré dans les poubelles de l'Office du Tourisme de Ronquières, qui faute de parvenir à écouler cet objet que plus personne n'est intéressé d'arborer, s'en débarrassait... Qu'à cela ne tienne, la marquise est et reste d'« origine » et pour cause : moulée au bateau, elle est –comme et avec le rouf– le lieu des fonctions originelles de ce dernier mais aussi l'endroit investi dès les premiers moments de la vie sur l'eau de l'habitant et, éventuellement, celui de ses premières navigations. Loin d'être des musées figés pour autant, parfois même entièrement démolies, les multiples appropriations, actualisations et rénovations agissent sur les marquises comme autant de boutures développant leurs nouvelles racines dans un terreau à la fois hérité et familial.

2.1.3. Salle des machines

Techniques de genre

Une troisième pièce fait partie intégrante de la structure initiale du bateau, également dotée d'une certaine inertie en raison de la lourdeur de son installation, imbriquée mécaniquement à la marquise, à l'hélice de propulsion et au système électrique général : la salle des machines. Comme pour le rouf, on y descend, soit depuis la timonerie, soit depuis l'arrière de cette dernière, via un capot ou une double porte menant à une échelle de meunier, ou encore via une porte étanche spécialement aménagée depuis les nouveaux intérieurs, notamment lorsque les accès extérieurs ont été condamnés ou lorsqu'il n'existe plus de timonerie à proprement parler. Ainsi, un bateau peut avoir perdu tous les attributs lui permettant de naviguer mais toujours posséder un moteur, comme chez William par exemple.

A l'achat, ce dernier savait pertinemment qu'il ne serait pas en mesure de se déplacer à bord de l'Edrojuux. Bien qu'à l'époque la marquise « d'origine » était toujours sur pied, William a choisi, à contrecœur répète-t-il et principalement pour des raisons d'isolation (« il faisait invivable en hiver et invivable en été »), d'ôter les meubles du rouf ainsi que ceux de la marquise. Entièrement refaite, cette dernière bénéficie maintenant d'une plus grande superficie, toujours en hauteur, mais dépouillée de tout macaron – hormis ceux décorant les murs. Le moteur pour sa part était défectueux, souffrant de son grand âge, de sa mécanique spécifique requérant une main d'œuvre spécialisée rare et coûteuse, ainsi que d'un manque d'entretien irrécupérable. Lorsqu'après une réunion, j'accompagne William et un responsable des Voies navigables wallonnes en visite à bord, il nous emmène dans la salle des machines au milieu de laquelle trône le moteur, probablement plus rutilant qu'à n'importe quel autre moment de sa carrière...

Des odeurs âcres prennent au nez, malgré les nombreuses buses de ventilation, inévitables à cet endroit pour le bon fonctionnement des machines ; les 1200 litres de fuel dont William a délesté le bateau (ainsi que huit seaux de charbon...) ont durablement imprégné la pièce, pourtant ensuite entièrement nettoyée au vinaigre ménager. Ce type de moteur en effet réputé pour « suer » beaucoup, devait être huilé régulièrement, explique le responsable¹⁴⁵, qui a pour sa part expressément mis en place un système de récupération publique des huiles au service de la batellerie ainsi que de la navigation de plaisance afin d'éviter les rejets directs à l'eau, malheureusement courants. Mais derechef, à peine plantés tous les trois autour de l'engin, ce sont ses caractéristiques qui nous sont énumérées par le propriétaire : « 6 tonnes, 100 chevaux, 3 cylindres, Deutz, 1939 ! »

Je devine à son air on ne peut plus rayonnant que cet objet se distingue d'une manière ou d'une autre par ces seules particularités que je suis alors bien en peine de juger. De vous à moi, je dois bien avouer ma plus totale ignorance en matière de mécanique, à

¹⁴⁵ Cette relation entre « saleté » et « utilité » du cambouis est explicitée dans Reitz (2016 : 234), qui cite Lacarrière (1989) : « Il est partout : sur les essieux, les axes, les pistons, les écrous, les vis, les bielles, les cardans des automobiles. Il noircit les moteurs, les mains du garagiste et les murs du garage. Mais qu'est-ce qu'au fond que le cambouis ? C'est une trace grasse, un rejet des rouages, une sueur, un suint des articulations, le noir mucus que tout moteur suscite et sécrète en son sein. Les gaz peuvent toujours s'échapper d'un moteur alors que le cambouis, concrétions des cylindres, n'a lui aucune issue. Il lui faut demeurer au vif des organes, comme une scorie, un sédiment, l'halitueux dépôt des huiles, déchet et défécation des culasses. Pourtant, c'est grâce à lui que le moteur devient métal vivant, corps qui pompe, aspire, absorbe et expire, rejette son sang coagulé, exsude de ses combustions. Sa consistance, sa couleur évoquent celles d'une lave refroidie, d'une sorte de magma vomi par la mécanique des entrailles' (Lacarrière 1989 : 139). Ce bel éloge du cambouis souligne l'ambiguïté de cette matière, à la fois mixture de saleté indéfinie de la route, d'huile, de graisse, et enduit bénéfique qui facilite le mouvement du véhicule motorisé. »

laquelle ce terrain n'a pas remédié, bien au contraire... Pour commencer, jamais une salle des machines ne m'a-t-elle été proposée à la visite, à deux exceptions près, suite à des invitations qui ne m'étaient pas explicitement destinées mais auxquelles je me suis jointe – celle qui vient d'être mentionnée, ainsi que lors de la navigation avec Claude : il emmène un invité voir le démarrage du moteur et, suite à ma demande de les y accompagner, il m'intime de prendre garde à « [m]es beaux vêtements » (un pull honteusement troué et un pantalon délavé, tous deux âgés de près d'une décennie...).

Par conséquent, si la maîtrise de certains aspects techniques relatifs au monde fluvial s'est grandement affinée suite à mon implication sur le terrain, la salle des machines et ses rouages me sont restés particulièrement étanches, participant moi-même à négliger cette pièce (il est même arrivé que j'oublie tout bonnement de l'intégrer aux plans réalisés *in situ*...), une omission s'inscrivant en réalité dans des mécanismes plus généraux que certains épisodes et entretiens, a priori sans lien, m'ont aidée à démêler, non sans peine. En mai 2018, je réalise mon dernier séjour à bord du Mataf, un bateau que je pense connaître sur le bout des doigts pour y avoir déjà séjourné à maintes reprises. Lorsque j'embarque, les propriétaires sont déjà partis depuis quelques jours et c'est une puissante odeur de mazout qui m'accueille, ce qui m'inquiète assez que pour déranger Hervé dans ses vacances. Au bout du fil, celui-ci m'envoie dans la salle des machines vérifier si le réservoir ne perd pas de liquide.

Bien qu'ignare en mécanique, je suis tout de même capable d'identifier un moteur dont je ne trouve cependant aucune trace dans ladite salle éclairée à la lampe torche. Dans le doute, j'inspecte le dessous du filtre de la chaudière, supposant une mécompréhension des termes employés. Néanmoins, déconcertée, j'entreprends d'investiguer plus loin et, m'allongeant sur le plancher, je me penche dans l'interstice entre le sol et la paroi du bateau, à nu à cet endroit, pour effectivement découvrir une flaque grasse et jaunâtre dans laquelle flottent une poutre, des clous ainsi que, sur un bloc de pierre, à quelques centimètres du niveau de la nappe, une allonge électrique me semble-t-il (une association qui n'est pas réputée pour faire bon ménage...). Je remonte alors l'escalier quatre à quatre pour prévenir le propriétaire (aucun appel possible depuis cette pièce qui est une véritable boîte de conserve).

Au bout d'une vingtaine de minutes de quiproquos et d'aller-retour dont je vous épargne les détails, extrêmement gênée, j'ose enfin lui avouer qu'il n'y a aucun moteur dans la salle des machines... Après un silence confus, Hervé éclate de rire et nous comprenons enfin tous les deux (il aura fallu du temps) que j'ai pris le local technique de la chaudière pour la salle des machines où je n'ai, en fait, jamais mis les pieds. La flaque est une entrée

d'eau normale, contrôlée par l' « allonge », en réalité un détecteur de fuite d'eau, si le niveau venait à monter trop haut ou trop brusquement... Pour accéder à la salle des machines, il faut le vouloir et, surtout, le savoir : dans la marquise entièrement refaite du Mataf, l'accès est dissimulé dans un placard « invisible », derrière une porte coulissante dans laquelle il faut se contorsionner pour entrer, non sans l'avoir au préalable dégagée d'une tronçonneuse, de bouteilles, de chiffons et de sacs en tout genre.

Derrière cette porte où se déploie une échelle qui descend depuis le point le plus haut jusqu'à plusieurs mètres dans les profondeurs du bateau, je m'engouffre (et pense instantanément à ce livre et film où une fratrie découvre un nouveau monde derrière la porte d'une commode¹⁴⁶) dans cette salle qui m'est d'autant plus obscure que d'autres caches, à mes yeux plus confidentielles, m'avaient déjà été révélées sur cette habitation... Impossible de manquer le moteur une fois le pied posé dans cet antre métallique, confiné, insonorisé, d'une noirceur dense (je n'ai pas trouvé l'interrupteur et j'avais éteints la lampe torche quelques instants pour en juger), empli d'une atmosphère similaire à celle qui peut s'expérimenter plusieurs mètres sous terre en spéléologie¹⁴⁷. Une expérience qui, seule et totalement isolée de toute possibilité de contact avec l'extérieur, me paraît beaucoup moins ludique et fascinante qu'une aventure souterraine cependant, surtout après m'être méchamment cogné la tête en procédant aux vérifications basiques dictées par Hervé.

Exaspérée et de toute évidence incapable d'effectuer une quelconque réparation en cas de dysfonctionnement avéré, je m'extrais de cette pièce pour contacter un voisin (Christophe) qui viendra finalement contrôler l'ensemble de l'installation le lendemain matin, sans cependant trouver à y redire ... Décidément, Christophe m'aura sortie du pétrin à plus d'une reprise (voir l'épisode de la passerelle à l'eau) ! Ma colère et déception de ne pas avoir été en mesure, seule, de faire face à ce problème prosaïque font écho à

¹⁴⁶ Livres : série en 7 tomes, « Le monde de Narnia » (The Narnia Chronicles), C.S. Lewis (1950-1956). Film : « Le Monde de Narnia : le Lion, la Sorcière blanche et l'Armoire magique » (The Chronicles of Narnia: The Lion, the Witch and the Wardrobe), Walden Media & Walt Disney Pictures (2005).

¹⁴⁷ Lorsque le moteur est en marche au cours de navigations, l'ambiance est bien entendu toute autre, assourdissante. Joëlle Kuhne explique l'isolement du mécanicien dans la salle des machines d'un pousseur en action (1999 : 237) : « Il l'est au sens propre, puisqu'il est dans un lieu qui lui est réservé et où les autres n'ont pas de raison professionnelles d'aller ; c'est aussi l'espace le plus bruyant du bateau, enfermant celui qui y travaille dans une bulle de bruit, l'isolant donc aussi au sens social du terme. Au sens figuré, le mécanicien est isolé dans la mesure où sa fonction et son équipage sont indépendants de ceux des autres membres de l'équipage : il ordonne, gère et remplit son espace-temps comme il l'entend, sous sa propre responsabilité. » Edwin Hutchins quant à lui, à bord d'un navire de la Marine américaine, confie se sentir « un peu claustrophobe » au milieu de ce « chaud, humide et bruyant enchevêtrement de chaudières » dans cette pièce située sous le niveau de l'eau dans laquelle « il n'y a ni nuit ni jour » (1995 : xi).

un regret exprimé quelques temps auparavant par Annie, lorsqu'elle m'expliquait avoir dû abandonner l'idée de naviguer : son moteur, nonagénaire, requérait d'être relancé à plusieurs reprises en cours de navigation au moyen d'un réglage spécifique pour lequel elle devait faire appel à l'un de ses voisins. Les sorties, qui se voulaient initialement libres et flexibles, se voyaient de plus en plus dictées par l'humeur de ce dépanneur qui s'était, au fil du temps, arrogé une paternité sur l'engin. Les ponts ont finalement dû être coupés après qu'il ait exigé d'être présent aux visites, Annie décidant de revendre son bateau de 24 mètres afin d'en acheter un plus petit et acquérir ainsi plus d'indépendance, notamment pour aller rendre visite à ses enfants en France...

Jacqueline pour sa part, diplômée à plus de cinquante ans d'une école de batellerie après avoir quitté son poste de gérante d'une franchise commerciale et emménagé sur une vedette hollandaise, considère cette relation de dépendance à un homme comme une condition inhérente à la navigation fluviale et, par extension, à l'habitat fluvial. En effet, elle dépeint le milieu comme « masculin » (13-12-2016), même si elle fait remarquer dans la foulée que, d'une part, « les bateliers travaillent à deux, c'est toujours la femme et le monsieur » et que, d'autre part, à l'image de « Jitka », cette matelote indépendante « extraordinaire », « fabuleuse » qui « finira capitaine », il existe des exceptions. Mais, « à part elle, à part moi », elle n'a jamais vu que des hommes matelots, tout comme elle observe qu'habiter à bord « souvent c'est un projet de mecs », tout en déclarant à voix haute ne pas se l'expliquer.

Au fil de l'entretien, elle propose néanmoins une interprétation liée à l'aspect technique du bateau, une explication qui fait par ailleurs consensus auprès des habitants de bateaux-logements : « Aussi c'est fort technique et madame heu... les dames doivent aimer être en salopette, hein. De par notre nature on n'est pas en salopette, moi ça me dérange pas d'aller me salir les mains mais beaucoup de femmes n'aimeraient pas. » Néanmoins, selon Jacqueline, il est difficile d'éviter l'intervention des hommes notamment, d'une part parce qu'ils sont les détenteurs de savoir-faire techniques qu'elle ne maîtrise pas suffisamment malgré son expérience de plusieurs années à bord et, d'autre part, parce qu'ils jouent le rôle d'adjuvants dans des situations où elle présage que ce manque de qualification pourrait jouer en sa défaveur. Elle a, par exemple, élaboré une série de ruses pour contrer les malversations aussi décrites plus tôt par Myriam et Gabrielle lors de leur passage au chantier naval et insiste sur la nécessité de toujours se faire accompagner par un homme de confiance en cas de réparation à bord :

[...] je commence à chipoter un petit peu par ci, un petit peu par là mais très peu. A part mettre de l'eau dans mes batteries, très peu. Oui surveiller,

charger les batteries, surveiller le niveau d'eau, la pompe machin,... à part ça le restant, heu... ne me demande pas de changer un truc des tambours. Je sais ce que c'est parce que j'ai déjà eu un petit truc là. 'Fin maintenant c'est réglé heu... je sais ce que c'est parce que je m'intéresse mais je fais quand même appel au mécanicien. Je suis obligée, mais toujours en présence d'un de mes amis ici. Jamais toute seule. Ca, c'est quelque chose qu'une femme doit apprendre : elle ne doit pas dire qu'elle est seule ou alors elle doit aller voir un bateau avec quelqu'un, un homme, toujours un homme, ou alors quand il y a le mécanicien ici elle doit faire appel à des amis, voilà. Toujours, toujours ! Ca c'est le conseil que je donne, parce que sinon... Sinon on en profite, les hommes en profitent, ces mécaniciens-là heu... ils en profitent. [...]

Laurie : Quoi, ils en profitent pour faire monter les prix ?

Aussi pour changer des trucs, pour raconter n'importe quoi. [...] Du coup tu sais ce que tu fais ? Ben tu vas sur internet, ton meilleur ami, tu tapes « Google, comment changer ceci gnagnagnagna ? », tu tapes et puis alors tu emmagasines pleins de termes, tu balances ça, tu sais pas trop où mais ça marche hein ! [...] Un jour j'avais été voir un bateau pour acheter, le type je lui dis : avant de voir l'intérieur, on va d'abord regarder moteur et compagnie. Là, les gens [ils font] : « ah ! Qu'est-ce que c'est que cette bonne femme ? » Non je dis, vous ouvrez là, le groupe hydrophore ! Moi je sais pas à quoi ça ressemble, j'y connais rien... Et le moteur ? [...] Oui moi j'ai étudié un moteur mais quand tu ouvres le moteur ici ça ne ressemble pas du tout à ce que tu as vu sur internet. Je dis : meerde [Rires] ! Alors quand je lui demande, je lui dis : montrez-moi un peu la courroie du truc ?! Ah oui, l'huile c'est là. Et donc j'ai pas dit : où est-ce qu'elle est l'huile ? Mais : ah oui, regardez un peu ! Alors tu fais comme ça avec ton doigt [pointe son index en décrivant un cercle]. Tu dis : n'oubliez pas de regarder un peu le niveau de l'huile ! [Comme en aparté] Pourvu que ça soit le niveau d'huile là-bas. [...] Oui mais attendez : ici ça coule, regardez un peu ! « Non mais ça c'est dû à l'évacuation des eaux de pluies ». Je dis : tutututu ! Mettez votre main là en-dessous ; regardez le tube des tambours ! Je me dis : pourvu que ça soit là... Yes, c'était là. [Rires] « Ah oui vous avez raison ». J'étais crispée, mais il faut, il faut faire comme ça. Le type il avait réparé mais j'ai toujours pas acheté le bateau parce que voilà, il convenait pas, mais je dis : écoutez, moi on me la fait pas quoi.

Comme vous avez pu vous en apercevoir au travers des différents tableaux qui viennent d'être dressés, autour du moteur (et des aspects techniques du bateau en général comme on va le voir) se matérialisent des pratiques, expériences et relations spécifiques autant que différenciées selon et entre le genre des protagonistes, entendu comme non seulement « un produit de la socialisation qui conduit à intérioriser des rôles de sexe différenciés, [mais aussi comme] un principe d'organisation sociale, qui construit à la fois de la différence et de la hiérarchie entre les sexes » (Proutiere, Mauion, Guichard-Claudic (*et. al.*), 2016 : 4). Pour aborder cette thématique complexe, il m'a fallu éviter, non sans peine, un triple piège.

Premièrement, celui de faire l'impasse sur des aptitudes et comportements que j'aurais personnellement jugés comme « typés »¹⁴⁸, peu progressistes mais pourtant opérants (dans lesquels je m'inscris, quoi que j'en pense, comme je viens d'en faire la démonstration)... Deuxièmement, dans la lignée du premier piège, celui de se focaliser sur l'exception et de montrer comment certains individus, et plus particulièrement des femmes, se distancient, au moyen de ruses, d'apprentissages, de particularités,... des schémas dominants observés sur le terrain. Troisièmement, celui de proposer une lecture essentialiste de ces observations même si, d'un point de vue *émique*, c'est celle qui prime. Par conséquent, c'est celle que je me dois de relayer mais, d'un point de vue *étique*, aucune recherche scientifique ne peut y adhérer au vu de la quantité de travaux l'invalidant (Connell, 2014).

Dans les pages qui suivent, je reviendrai sur l'idée largement soutenue sur l'eau selon laquelle « un bateau, c'est technique ». Une déclaration généralement avancée sur le terrain pour expliquer la proportion plus faible de femmes à bord, qui sous-entend aussi que, « d'une certaine manière, elles sont inadaptées à l'effort productif intense et techniquement exigeant » – non des courses de voitures comme le décrit Ben Shackelford (1999 : 188, ma traduction¹⁴⁹), mais de l'habitat fluvial. Cela nous emmènera provisoirement en-dehors de la salle des machines en tant que telle puisque ce sont les multiples locaux techniques du bateau en général qui peuvent être inclus à cet égard.

En effet, les particularités mobiles du bateau requièrent des installations qui, au quotidien, doivent être pensées ensemble afin d'éviter les pannes, qui ne se réparent que moyennant une attention constante et la maîtrise de savoirs techniques. On verra ensuite

¹⁴⁸ Pour reprendre une expression utilisée par Françoise Héritier dans (Héritier, Perrot, Agacinski & Bacharan, 2011 : 23).

¹⁴⁹ "The absence of women from the scene of competitive action infers that they are somehow unsuited to the intense, technically demanding productive efforts of the racing world."

comment le bateau s'inscrit pour les habitants dans la continuité d'autres activités, passions, intérêts pour la mécanique et pour les sports « moteur ». Enfin, ce n'est qu'une fois dotée de toutes ces données que pourra être comprise la manière dont l'habitat fluvial se construit comme milieu masculin. Une dimension à laquelle, sans les ruses et difficultés partagées par des femmes d'à bord, je serais probablement restée aveugle et n'aurais prêté aucune attention, dédaignant ce qui m'apparaissait comme un poncif¹⁵⁰.

Comme le relève Ulf Mellström (2004) à partir de terrains menés auprès de mécaniciens malaisiens et d'ingénieurs suédois, si les activités techniques jouent souvent un rôle différent pour les hommes¹⁵¹, leur identification à celles-ci paraît pourtant souvent acquise et aller de soi. Il soulève à ce propos la rareté des études consacrées aux masculinités et aux technologies¹⁵², qui contraste par ailleurs avec l'énorme quantité d'hommes autour du globe passant leur quotidien à travailler et interagir avec des machines (2004 : 369). Une puissante relation à la fois matérielle, corporelle et symbolique entre hommes et savoirs technologiques qui s'enracine donc historiquement aussi bien qu'à l'époque contemporaine.

Selon lui, cette relation – évidemment subjective et non masculine par nature ! – doit donc être appréhendée non pas uniquement sous l'angle du pouvoir, du contrôle ou de la maîtrise, mais aussi du point de vue du plaisir découlant de la manipulation d'artefacts techniques, agissant comme médiateurs de savoirs et d'expériences entre différentes générations d'hommes¹⁵³ (2004 : 370). En outre, comme le souligne Raewyn Connell, les

¹⁵⁰ N'y voyant longtemps au mieux qu'une banalité insignifiante et stéréotypée, ma démarche aurait probablement été inversement accaparée par cet aspect si l'entièreté des bateaux avait au contraire été habitée par des femmes. Ainsi que le développe Eric Fassin au sujet des « men's studies », c'est l'exception qui a, dans ce cas, agi comme révélateur d'une « évidence naturalisée » que je m'apprêtais à ne pas questionner : « C'est que les hommes, en tant que tels, s'avéraient paradoxalement invisibles. [...] Les études sur les femmes leur avaient permis d'accéder à une universalité jusqu'alors réservée aux hommes ; les études sur les hommes allaient faire entrer ceux-ci dans la particularité où les femmes avaient auparavant été consignées. C'est une logique qu'on retrouve dans d'autres champs d'études, attachés à l'analyse critique d'autres formes de domination. Ainsi en matière de sexualité : sans doute l'homosexualité a-t-elle joué comme un révélateur des normes sexuelles, pour rompre avec l'évidence naturalisée de l'hétérosexualité. Reste que les études gaies et lesbiennes ont ensuite ouvert la voix [sic] à des travaux sur l'hétérosexualité en tant que telle. [...] C'est à chaque fois la même démarche : aborder la norme universelle dans sa particularité, et la révéler ainsi en tant que point aveugle d'une approche de la domination. [...] l'enjeu est bien d'analyser ce qu'on appelle en France les rapports sociaux de sexe. Autrement dit, et les travaux de Raewyn Connell le soulignent avec force, on est bien dans une approche relationnelle, qui, pour appréhender chaque sexe en tant que tel, articule les deux ensemble – l'un par rapport à l'autre. » (Fassin, dans Connell, 2014 : 273-274, italiques originaux).

¹⁵¹ Il est à préciser ici que l'auteur investigate justement le rapport entre construction de masculinités considérées comme « véritables » et construction du « corps des hommes » (Connell, 2014 : 29).

¹⁵² Au sens large de techniques, mécaniques.

¹⁵³ Une tâche d'autant plus délicate que, comme le souligne Connell, les recherches usent généralement volontiers de métaphores assimilant corps des hommes et machines (2014 : 33) :

nouvelles technologies de l'information transforment le lien habituellement opéré entre hommes et machines dont furent longtemps exclus les corps masculins issus des classes moyennes qui, avec la cybernétique moderne, redéfinissent « une arène de compétition et de pouvoir – masculin, technique, mais pas ouvrier » (2014 : 45).

« Un bateau, c'est technique ». Systèmes d'alimentation, systèmes
d'apprentissages et chaîne d'expériences incorporées

Outre le moteur et les mécanismes (fonctionnels ou non) nécessaires à la navigation, la salle des machines contient aussi généralement d'autres dispositifs indispensables au fonctionnement des systèmes d'alimentation en électricité, eau et chauffage : « elle abrite aussi les groupes électrogènes et les alternateurs qui alimentent le pousseur* en électricité pour l'éclairage et le fonctionnement de la majorité des instruments : radar, ordinateur, appareils électroménagers. Un intense champ magnétique se développe¹⁵⁴ et inonde l'équipage » (Kuhne, 1999 : 240). Toutefois, ces installations ne sont généralement utilisées que si le bateau est navigant et nécessite donc une certaine autonomie : en effet, les appareils électriques utilisés à bord fonctionnent en 220 volts et s'avèrent donc incompatibles avec un système initialement conçu en 12 volts. D'ordinaire, plusieurs systèmes coexistent donc.

Si beaucoup d'habitants bénéficient d'un raccordement à terre¹⁵⁵ (via compteur de chantier, câbles tirés plus ou moins légalement d'une installation voisine, bornes électriques spécifiques dans les Ports,...), un groupe électrogène à moteur diesel est généralement installé en parallèle et/ou un générateur sur batteries. Comme à bord d'un camion aménagé, les possibilités de raccordement ou de conversion sont aussi nombreuses que compliquées (Reitz, 2016 : 222) : « mettre en place un système d'alimentation électrique [...] consiste en un travail d'adaptation technique complexe (presque autant que pour une installation domestique) voire parfois dangereux (pour

« Le corps « fonctionne » et « opère ». Des chercheurs découvrent des « mécanismes » biologiques dans le comportement. Les cerveaux sont « conçus » [harwired] pour produire de la masculinité ; les hommes sont génétiquement « programmés » pour la domination ; l'agression est dans notre « programme biologique ». Les textes universitaires comme les articles de presse sont riches de métaphores de ce type. [...] Quand une métaphore s'institutionnalise, elle préempte la discussion et informe l'évaluation de la preuve. C'est certainement ce qui s'est produit pour la métaphore de mécanisme biologique, ce qui affecte jusqu'aux recherches les plus prudentes et les mieux documentées [...]. »

¹⁵⁴ Une raison pour laquelle, au passage, les anodes sacrificielles* s'avèrent indispensables sur ces coques de métal plongées dans l'eau – et donc hautement conductrices – afin d'éviter tout dommage lié à une corrosion électrolytique, provoquée par des fuites de courant d'un bateau voisin ou d'un câblage électrique à terre dysfonctionnant.

¹⁵⁵ Non pas que les possibilités de raccordements à terre soient particulièrement nombreuses, mais il s'agit plutôt d'une condition recherchée pour choisir un emplacement de longue durée.

qui ne possède aucune notion en matière d'électricité). » Pour cette raison, les habitants font généralement appel à des personnes spécialisées¹⁵⁶, d'autant que l'installation doit faire l'objet d'une certification de conformité par un expert agréé.

Par conséquent, non seulement l'installation s'avère-t-elle délicate mais c'est surtout son utilisation, au quotidien, qui nécessite une organisation spécifique requérant de jongler entre ces différents circuits. Leurs fonctionnements respectifs doivent être constamment pris en considération et révisés selon les circonstances (bateau en navigation, à l'arrêt, autres appareils en marche, accueil d'invités,...) ainsi que suivant la tâche à réaliser. Là où, à terre, les installations standardisées jettent un voile sur le lien technique unissant un geste (généralement, pousser sur un interrupteur ou un bouton de mise en marche) et la réalisation d'actions (la lumière s'allume, le lave-vaisselle tourne ainsi que la machine à lessiver,...) pensées comme indépendantes les unes des autres et tributaires d'un nombre limité de circonstances (court-circuit, coupure, surcharge, canicule,...), il s'agit sur l'eau de conscientiser et de comprendre ce lien en l'intégrant dans une chaîne de réactions potentielles¹⁵⁷. Leur anticipation infère le rythme routinier (« l'habitude ») à bord, ce qu'explicitent à leur manière Romain (09-09-2015) Mélanie (15-02-2017) puis Françoise (09-07-2017) :

« Quand t'as ce mode de vie où t'habites avec ces problématiques d'électricité, d'énergie, il faut que tu fasses attention ; un groupe électrogène que tu dois mettre en route parce que tu fais une machine, quand t'es dans ce système-là, tu t'organises autrement, ça devient une habitude. [...] C'est ce truc de... les machines par exemple, ben tu vas pas faire une machine tous les jours et tu vas pas porter un t-shirt une journée pour le laver quoi, tu te dis : bon, attends les machines le matin... On réfléchit juste à ce qu'on fait. »

« On s'habitue... Mais justement y'a peut-être une autre conscience, les choses sont pas stables et il faut vivre avec ce côté pas stable, les amarres qu'il faut vérifier. Y'a aussi une conscience plus importante de l'entretien normalement plus continuels qu'il faut vérifier. Qu'une maison, on peut

¹⁵⁶ Bien que l'on soit dans une section consacrée aux relations de genre, je ne m'attarderai pas sur le fait que tous les professionnels à qui il est fait appel pour procéder à ces travaux sont exclusivement des hommes. Antoine utilise d'ailleurs à ce sujet une expression révélatrice (issues probablement de l'expression « hommes de métier »), bien que de moins en moins répandue pour parler des corps de métier engagés pour l'épauler dans les travaux chez lui (17-06-2015): « J'ai été aidé par des personnes, par des hommes, parce que ça c'est un travail monstrueux ».

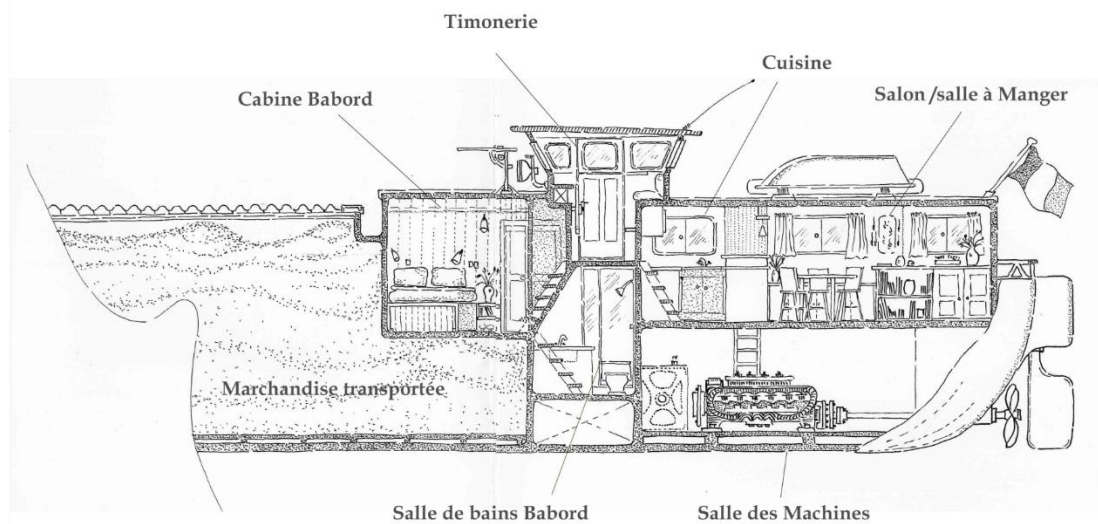
¹⁵⁷ A terre comme à bord cependant, le lien entre le geste et la provenance de l'énergie (centrales, turbines, raffineries,...) reste opaque.

oublier... Enfin, une maison a aussi besoin d'être régulièrement entretenue mais on peut oublier... »

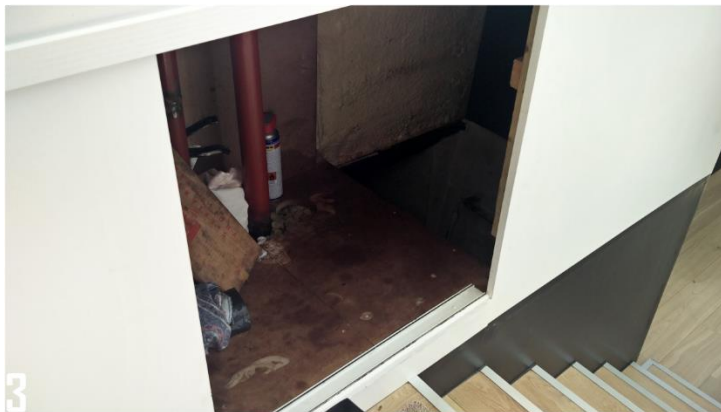
« Disons que ça te fait un peu prendre conscience de l'eau, de l'électricité, c'est ce que je disais. C'est vrai que t'es un peu limité quand même. T'es pas limité en... [ne termine pas] mais tu peux pas tout mettre en même temps, ou alors tu dois parfois te dire 'je vais attendre, le soir ou le lendemain pour faire ça' mais c'est des habitudes hein, c'est pas... c'est loin d'être impossible. Ouais, non, moi je m'en rends plus compte. Mais bon, par exemple, j'en sais rien, une connerie mais quand tu mets ta machine à laver, je peux pas mettre mon sèche-linge en même temps. Donc ça veut dire, t'sais, dans une maison, tu mets les deux, pof ! Tu sors ta machine à laver, tu mets dans ton sèche-linge, puis tu mets une autre machine à laver... Ici, tu sais pas. 'fin c'est con, c'est pas bien compliqué mais c'est tous des trucs. »

Certains habitants décentralisent à terre la réalisation de certaines tâches domestiques, en raison de l'inadaptation de leur circuit électrique à des appareils énergivores, pour éviter toute panne ou pour gagner en flexibilité dans un emploi du temps déjà chargé. En réalité, cette décentralisation n'est généralement possible et soutenable qu'à condition qu'une personne tierce se mette en charge d'en assumer les coûts énergétiques et organisationnels, à savoir généralement la compagne, l'épouse, la mère, mais aussi une femme extérieure au noyau conjugal, une blanchisseuse, repasseuse ou autre service d'entretien domestique payant. Chez Hervé par exemple, comme on l'a déjà vu, pas de machine à laver ni de four : c'est sa conjointe qui, dans son appartement à terre et durant ses heures de travail, s'occupe du linge et de l'intendance...

Jules et Marie-Thérèse, quant à eux, ont tourné sur batteries plusieurs années durant, « comme tous les bateaux qui circulent » précise Jules (07-10-2012) – bien qu'ils ne naviguaient alors que quelques semaines par an. Marie-Thérèse, en charge des lessives comme des autres corvées domestiques du foyer, se rend alors en laverie automatique pour laver le linge, une organisation qui, au bout d'un temps, finit par l'user : « Y'a des jours, j'en avais ras-le-bol d'aller à la wasserette. J'ai déposé ma manne, j'ai dit : 'je veux une machine à laver'. Un jour comme ça, parce qu'il y avait du vent, il faisait pas chaud, c'était au mois de novembre. » Ils décident alors de se raccorder à l'électricité, ce que Jules regrette néanmoins et perçoit comme une entrave à leur mobilité : « L'avantage [des batteries] c'est qu'on pouvait encore circuler facilement. On partait deux mois, on circulait. »



Exemple de configuration de la triade timonerie, salle des machines, rouf, et de leur relation avec les cales.
Auteur: Ron Levy, sur <https://www.kairos-peniche.com/la-vie-du-kairos/anatomie-du-logement/>



(1) Interrupteurs pour circuits électriques différenciés. (2) Evacuations d'eau. (3) Accès vers la salle des machines via une trappe dans un placard. (4) Echelle menant à la salle des machines, quelques mètres plus bas. (5) Salle des machines.

Ce qui vaut pour le système électrique est également valable pour l'alimentation et l'évacuation des eaux, d'autant que les deux circuits sont parfois liés, dans le cas de certaines pompes et broyeurs par exemple. Généralement, l'eau est stockée dans des cuves (de capacité variable) remplies au moyen de bidons ou au tuyau d'arrosage depuis un col de cygne. Une opération qui demande de libérer plusieurs heures, de vérifier la météo (une journée sous zéro compromet évidemment l'entreprise), de s'arranger avec les voisins éventuels qui, par malchance, ont peut-être vidé leurs cuves également, de consigner son relevé de consommation et de le communiquer au voisin en charge du décompte individuel annuel (système en vigueur à Ronquières et à Anderlecht par exemple),... Il s'agit bien entendu de faire en sorte que l'eau n'y stagne pas trop longtemps, mais qu'elle ne soit pas consommée trop rapidement non plus.

Un autre système (qui, à nouveau, cohabite parfois avec celui des cuves remplies manuellement) consiste à pomper l'eau automatiquement depuis le fleuve puis à l'acheminer au travers d'une série de filtres (UV, sable, charbon, pour les plus classiques, mais on retrouve aussi des confections plus artisanales à partir de filtres de piscines par exemple...). Dans les deux cas, un groupe hydrophore ou un surpresseur est souvent nécessaire pour assurer une pression minimale mais, suivant l'implantation, l'écoulement gravitaire est également possible.

A l'exception du filtre à ultra-violets, aucun dispositif cependant ne garantit une eau totalement épurée d'éventuelles traces de métaux lourds. Des bouteilles viennent alors compléter la typologie des eaux consommées et consommables à bord, de la cuisine (eau du café,...) à la salle de bains (rinçage de bouche,...). A nouveau, chaque geste fait l'objet d'une réflexion, même fugace, afin de sélectionner l'eau adéquate en fonction de la tâche à effectuer (laver, boire, se laver,...). En outre, tous ces appareillages – bouteilles comprises – nécessitent d'être stockés ce qui, dans certains cas de figure, nous fait quitter la salle des machines en faveur d'autres espaces techniques disséminés sur le bateau.

Enfin, si certains bateaux disposent de stations d'épuration pour traiter les eaux usées avant de les rejeter, ce système n'est pas nécessairement le plus répandu, le rejet direct – généralement après passage par un broyeur (pré-traitement) pour les eaux noires et certaines eaux grises, étant plutôt la norme... Il s'agit là de l'une des recommandations les plus répétées par les propriétaires des bateaux sur lesquels j'ai effectué un séjour : « faire attention » à la quantité de papier toilette utilisée afin d'éviter toute obstruction du broyeur, qui contraint alors à démonter non seulement le WC mais aussi, bien souvent, un pan de mur ou de parquet... En fonction des foyers, savoir que les eaux sont directement vidangées dans le fleuve est pris en considération pour la sélection de

produits ménagers – papiers hygiéniques, savons de bain et de vaisselle, détartrants sanitaires,... – les plus écologiques possibles. Toutefois, cette tendance n'est pas généralisable à l'ensemble des bateaux observés, bien que peu d'habitants se montrent indifférents à la question du rejet de leurs eaux, les barrières étant plutôt d'ordre financier et... technique¹⁵⁸.

Pour terminer, comme beaucoup de bateaux sont aménagés en fonction de l'emplacement occupé sur la longue durée, les évacuations sont organisées de manière à ce que leur impact visuel et olfactif soit limité, ce qui nécessite parfois un réglage d'amarres, d'écarteurs ou, en déplacement, de prendre éventuellement des mesures adaptées. Ainsi, lors du « village de bateaux » (les bateaux à couple se sont assurés de disposer d'un écartement suffisant afin d'éviter les rejets sur leurs voisins), le déversoir provenant des toilettes du Mafaf est positionné juste au-dessus de la poutre du mur du quai, occasionnant une accumulation de déjections – certes broyées mais qui, sous l'effet de la chaleur, ne tardent pas à devenir incommodantes et poussent Hervé à disposer un seau attaché à une corde¹⁵⁹ à l'extérieur afin de puiser l'eau du fleuve et rincer chaque passage au petit coin... En outre, sur les coques, le passage répété de ces eaux usées forment des voies royales à la prolifération de micro-organismes, qui tracent sous chacune des évacuations des sillons de mousse ou d'algues verdâtres et calcaires, tâche d'entretien supplémentaire pour l'habitant qui veut éviter qu'un développement trop acide n'attaque la peinture puis l'acier.

L'appareillage technique fait donc partie intégrante de l'expérience d'habiter à bord et rappelle aux habitants la condition d'objet mobile, atypique de leur habitation, évoluant par ailleurs dans un milieu aquatique potentiellement hostile où tout signe de dysfonctionnement non repéré à temps peut présager de conséquences parfois désastreuses tant les impondérables sont nombreux : des anodes défectueuses, une fuite

¹⁵⁸ Toutefois, une étude commanditée par la Fédération des Associations de Défense de l'habitat Fluvial de France, l'Agence de l'eau Seine-Normandie et le Conseil général des Hauts de Seine a démontré en 2007, après analyse auprès de 1100 bateaux-logements, que la pollution générée par le rejet de leurs eaux usées était « marginale au regard d'autres sources de pollution. [...] Malgré un impact marginal, l'aspect symbolique des rejets d'eaux usées du bateaux logement reste une problématique importante aux yeux des propriétaires et des gestionnaires » (Sepia Conseils, 2007 : 21).

¹⁵⁹ Le système de seau attaché à une corde constitue également une manière de s'alimenter en eau utilisée pour nettoyer les plats-bords par exemple ou pour parer à des problèmes passagers d'approvisionnement et de vidange des eaux. Christophe, en déplacement temporaire en raison d'un chômage* sur le tronçon du fleuve où il est d'ordinaire amarré, peine à faire démarrer son système électrique – habituellement branché sur le réseau d'électricité à terre – à partir de son générateur. Résultat : tout est à l'arrêt, dont le système d'évacuation de son WC... Pour parer à ce problème momentané, il installe donc le fameux seau accroché à une corde à remplir par-dessus bord avant chaque utilisation et à verser dans la cuvette pour en chasser les matières souillées.

de courant ou de gaz et c'est l'incendie, comme sur le premier bateau d'Hervé ou sur cette épave non-renflouée du côté d'Ittre ; une odeur de gasoil peut signaler que les citernes ont débordé en raison du tangage du bateau, condamnant à pomper le liquide pour éviter toute pollution de l'eau et à remplacer l'ensemble du mobilier et des pièces souillées ; un « goût de cuve » ou une « eau blanche » dans le verre est parfois synonyme d'une panne de filtre favorisant le développement d'une algue ou d'une bactérie dans les citernes à eau potable ou ne nettoyant pas l'eau pompée à même le fleuve ;...

Benjamin Bowles, à propos des Boaters londoniens, décrit comment ces activités composent l'« éventail des pratiques » (« taskscape ») qui doivent être « apprises, maîtrisées et inscrites dans l'habitus corporel aussi bien que dans les activités quotidiennes des individus [...] il s'agit d'apprendre à sentir le flux du courant autour de l'hélice et du safran à travers les vibrations de la barre, s'éduquer au son et à l'odeur du moteur pour diagnostiquer tout problème mécanique [...] » (2016 : 101-102, ma traduction¹⁶⁰). Des tâches qui, plus que d'être des activités que les fluviaux « font », sont autant d'actes constitutifs qui transforment une personne en habitant de bateau et en membre d'une communauté (*id.*). A juste titre, l'auteur propose à l'aune des travaux de Tim Ingold d'envisager le processus d'acquisition de ces compétences dans un *système d'apprentissage*, « constitué par les relations entre des praticiens plus et moins expérimentés dans des contextes pratiques d'activités. C'est de la reproduction de ces relations, et non d'une duplication génétique – ou de la transmission d'un code analogue d'instructions culturelles – que dépend la perpétuation d'une tradition technique » (Ingold, 2000 : 37, ma traduction¹⁶¹).

Sur le terrain des habitants fluviaux belges et wallons, c'est cet apprentissage et même la possibilité d'y accéder qui est notamment différencié en fonction du genre et de l'expérience de vie sur l'eau. Car vivre à bord, ce sont bien entendu des amarres à régler, une barre à tenir, et tout un attirail de pratiques dont on peut spécifiquement avoir besoin sur l'eau. Mais c'est aussi, comme je viens de le décrire, une attention constante

¹⁶⁰ "More everyday activities, such as emptying out one's chemical toilet or pump-out, lighting a fire in the stove, tying a knot onto a mooring pin or bollard, hammering in a mooring pin, checking one's battery level, checking the oil and water levels in the engine or positioning a gang plank, must all be learnt, mastered and inducted into the bodily habitus and daily practice of individuals. [...] When navigating aboard a boat, one must learn to feel the flow of the current around the propeller and rudder through the vibration of the tiller, educate oneself to the sound and smell of the engine in order to diagnose when there is a mechanical problem [...]"

¹⁶¹ "These systems [...] are not even partly innate. They are rather systems of apprenticeship constituted by the relationships between more and less experienced practitioners in hands-on contexts of activity. And it is on the reproduction of these relationships, not on genetic replication – or the transmission of some analogous code of cultural instructions – that the continuity of a technical tradition depends."

au fonctionnement technique allant du moteur au système électrique en passant par la chasse d'eau. Par ailleurs, penser que l'acquisition de ces connaissances se limite à l'espace-temps de la vie à bord priverait la compréhension de l'expérience de l'habitat fluvial d'une dimension en réalité inscrite dans des systèmes d'apprentissages pratiques débutant parfois dès la plus tendre enfance par une éducation à l'attention généralement reproduite par le biais de relations entre pairs masculins (amis, pères, grands-pères,...) et englobant d'autres domaines d'intérêts que celui de la navigation fluviale, autour d'un *plaisir* commun pour l'expérience incarnée de la mécanique mais aussi d'autres activités constitutives de l'identité d'une certaine masculinité¹⁶² (Mellström, 2007). Paul explicite clairement ce lien lorsqu'il raconte la raison pour laquelle le bateau se présentait à ses yeux comme une option d'habitation enviable (16-02-2017) :

Bon, j'avoue ce qui m'a accroché, c'est finalement... Je pense que c'est ça qui accroche les hommes : c'est un peu comme un jouet quoi. C'est un gros jouet. T'as un petit côté mécanique, moteur. Un petit côté, tu vois, comme une belle bagnole quoi, une bagnole tu vois. Un côté mécanique quoi. Rouler les mécaniques. Y a un petit côté comme ça.

Mise en évidence notamment grâce à certaines femmes rencontrées sur le terrain, c'est cette « relation intense et exclusive entre hommes et machines » (Shackleford, 1999 :180) et plus particulièrement machines automobiles qui sera maintenant décrite, toujours en gardant à l'esprit qu'il s'agit, non pas de démontrer l'existence de dispositions naturelles, mais bien, au contraire, de mettre en évidence les chaînes d'expériences inscrites dans des systèmes d'apprentissage particuliers ouvrant notamment – et c'est cet aspect qui nous intéresse particulièrement – des horizons de possibilité et de « rêves » en matière de pratiques résidentielles.

Ce faisant, il nous est permis d'éclairer d'une part la raison de la représentation plus importante d'hommes – qui plus est, blancs et hétérosexuels – vivant à bord et, d'autre part, la manière dont l'habitat fluvial se construit et se maintient autour de ces profils spécifiques, comme le décrit Mélanie lorsque je lui demande ce qui, de son avis, attire en général dans le fait d'habiter sur l'eau :

¹⁶² Raewyn Connell insiste sur l'aspect relationnel de cette notion (2014 : 60) : « La 'masculinité' n'existe que par contraste avec la 'féminité'. Le concept de masculinité, dans son acception euro-américaine, n'a de sens que dans les cultures qui posent pour principe que les hommes et les femmes ont des types de personnalité opposés. [...] Notre concept de masculinité semble être un produit historique assez récent, datant tout au plus de quelques centaines d'années. Par le fait même de parler de 'masculinité', nous produisons le genre d'une manière culturellement située. »

Y'a quand même des personnalités plus aquatiques je pense... Des personnes qui sont plus fans de bateaux, mais sans connaître les bateaux. Le deuxième bateau [désigne une habitation plus loin sur le quai], le gars il est fan de sa péniche, et il la bichonne tout le temps et c'est sa femme ! [...] [Mathieu] a un collègue qui a aussi une péniche et lui il disait que c'était vraiment quelqu'un de très aquatique, enfin... ils sont fans de mécanique.

« Rouler des mécaniques ». Des pratiques de masculinités

Dans son ouvrage « *Cognition in the wild* », Edwin Hutchins soulève à quel point les anthropologues ont perdu la trace à la fois de « la manière dont les gens savent ce qu'ils savent et de la contribution des environnements dans lesquels ce savoir est accompli » (1995 : xiii, ma traduction¹⁶³). Souvent décrites dans les recherches consacrées aux habitats mobiles (camions aménagés, camping-cars,...) comme un « sens de la débrouillardise et du bricolage » (Forget, 2012 : 140) que l'expérience d'une habitation non conventionnelle forcerait à affiner notamment grâce au partage de connaissances entre membres d'une même communauté, les dispositions pour la technique et la mécanique passeraient en effet presque pour soudaines et innées... Les habitants de bateaux avec lesquels j'ai travaillé, pour leur part, entretiennent un rapport étroit et de longue date à des milieux et pratiques qui leur ont permis non seulement de construire des connaissances pratiques en la matière, mais aussi de maîtriser un verbiage spécifique et, plus encore, de développer un véritable plaisir de cette socialisation mais aussi de l'engagement corporel avec des machines autant qu'avec un savoir lié aux technologies (Mellström, 2004 : 370).

C'est dans ce système d'apprentissage que vient s'inscrire le bateau d'habitation, au milieu de passe-temps sur roues et sports moteur (camping-cars, VTT, jet ski, parapente, moto, jeep, voitures anciennes et rallyes automobiles, aviation,...), de loisirs manuels et techniques (informatique, réparation de vélos, sculpture, récupération de pièces détachées, fonte du bronze,...), mais aussi de professions dans le secteur technique, mécanique et dans le bâtiment (ingénieur électricien, architecte, menuisier, peintre en bâtiment, entrepreneur en traitement des métaux, technicien, chauffeur de bus ou poids-lourds, soudeur, informaticien,...). Des occupations qui ont leur place à bord (ateliers, stockage de matériel,...) et qui débordent sur les quais en ateliers à l'air libre, carcasses abandonnées de camionnettes ou vélos, Jeep, motos, voitures puissantes et rutilantes...

¹⁶³ "Anthropologists lost track both of how people go about knowing what they know and of the contribution of the environments in which the knowing is accomplished."

Avoir un pied dans ces secteurs permet non seulement de mobiliser à bord les relations, connaissances et compétences acquises par ce biais mais aussi de se tenir constamment informé de l'existence d'innovations qui pourraient être transposées d'un milieu à l'autre, de la terre au bateau :

Quand tu vois l'évolution des voitures électriques, y'a beaucoup de gens qui font de la recherche sur les batteries. Parce que c'est essentiel d'avoir des batteries performantes, pas trop lourdes, qui ont de la puissance. Et donc [mon voisin] m'a dit que lui il avait déjà réservé des batteries... Mais donc tout ça c'est un truc qui est en train d'évoluer et donc à un moment donné oui je devrai acheter un pack de batteries, vraiment super costaudes de manière à vraiment pouvoir être autonome avec mes panneaux solaires. [...] Avant j'ai eu beaucoup de souci d'électricité parce que d'abord j'arrivais pas bien à gérer mes batteries. Les batteries c'est quand même des trucs très impalpables quoi... Une batterie ça va, ça va pas... tu sais pas pourquoi, c'est fort capricieux. C'est pas comme une bouteille à moitié vide, à moitié pleine quoi. Tu sais pas. C'est vraiment impalpable. C'était une installation des années 60 avec quelqu'un qui travaillait dessus, qui a bricolé des trucs lui-même donc... j'avais des merdes. J'ai... j'ai... je pense régler pas mal de problèmes avec ça.

Comme on le verra plus en détails par la suite et ainsi que cet extrait d'entretien avec Serge (11-01-2012) le laisse déjà entr'apercevoir, ces passions, passe-temps, occupations et intérêts pour la mécanique et la technique répondent et donnent lieu également à des pratiques de loisirs et de mobilité construites autour d'un idéal d'autonomie et de liberté, arguments avancés par les fluviaux en faveur de leur habitation flottante. Lors de cette même rencontre, Serge explicite d'ailleurs clairement ce terrain commun entre son bateau péniche et son « Defender », véhicule tout terrain :

T'as vu le véhicule avec lequel je roule, le gros 4x4 là ? Beh dans le même esprit, avant d'acheter la péniche, j'étais déjà parti pour transformer le véhicule en espèce de camping-car, c'est-à-dire dans le même état d'esprit, le véhicule permet d'aller beaucoup plus loin qu'avec un véhicule normal, donc le 4x4 me permet d'aller beaucoup plus loin, en plus je suis autonome et j'ai tout ce qui m'faut à l'intérieur. Je peux dormir, j'ai un frigo, j'ai une toilette, j'ai de l'électricité, j'ai des instruments de navigation, donc avec le Defender qui est là, je pourrais aussi faire le tour du monde.

Annie elle aussi établit un lien entre, à la fois, son envie d'habiter sur l'eau, son admiration pour le célèbre « aventurier ou contrebandier » Henry de Monfreid et son amour pour « les grosses cylindrées » américaines, tout en se distanciant dans le même temps en filigrane d'un idéal-type féminin, s'identifiant plutôt à une passion paternelle. Depuis nos premiers échanges, la question du féminin/masculin est omniprésente dans son discours, oscillant tantôt entre une recherche personnelle de définition de sa propre féminité (elle organise des « tentes rouges »¹⁶⁴ ; m'explique comment le « i » de son prénom symbolise l'équilibre entre le Ying et le Yang,...), besoin de différenciation mais aussi de reconnaissance, et « recherche de dignité par rapport aux hommes » (18-09-2017) :

L'eau, c'est le féminin ; dans beaucoup de mythologies, l'eau c'est la femme. Mais c'est un milieu encore fortement macho, avec beaucoup d'hommes qui ont des choses à régler avec le féminin. [...] Peu de femmes vivent sur l'eau oui, peut-être par peur de prendre trop de place, mais moi j'ai pas eu ce problème avec le bateau. Disons que j'ai roulé longtemps dans de grosses américaines comme on voit dans les films, parce que j'avais toujours vu mon père dans de grosses américaines. Puis tu dépasses un peu ce besoin de différence. J'ai n'ai plus rien à prouver à personne ; je dépasse le regard des autres. Par exemple, je vais acheter le petit bateau plus féminin et pas celui tout neuf, tout blinquant.

Pour Jacqueline également, le lien entre son choix d'habiter sur l'eau et ses centres d'intérêts autant que manières de se déplacer est clair. Mais elle aussi insiste sur son anticonformisme au regard d'autres modèles féminins qu'incarnent des mères côtoyées par le biais de ses enfants (13-12-2016) : « Ca fait partie de ma personnalité. J'ai fait dans ma vie toujours des choses que la mère des copains et copines n'ont jamais fait [sic]. Je suis randonneuse, je pars toute seule en montagne, c'est pas un souci hein ! Je laisse tout le monde là et je m'en vais. [...] Voilà, je roule en moto, j'ai un chopper, je fais de la moto ». Cette manière de présenter les femmes d'à bord comme en-dehors de la norme est récurrente, comme s'il s'agissait de légitimer du même coup cette présence dans un milieu décrit plus tôt par Jacqueline comme majoritairement masculin, hormis la présence de quelques personnalités féminines qualifiées d'« extraordinaires »,

¹⁶⁴ Cercles de femmes destinées à « renouer avec le 'féminin sacré' » : « les Tentes Rouges offrent un espace de Célébrations et de Rites de passages tels que la Célébration des Ménarches (premières menstruations), la Célébration des Jeunes filles en Fleurs (première expérience sexuelle), les enterrements de vie de jeune fille, les Mother's blessings (enfantement, voyage en mère), le Passage de la Femme cyclique à la Femme accomplie (ménopause), etc. » (<http://www.tentesrouges.be/>)

« fabuleuses », « décalées », « spéciales »,... soit des exceptions qui en deviennent presque mythiques (et, dans certains cas, mystiques).

Parmi celles-ci, on peut citer par exemple Morgane, que je n'ai jamais rencontrée mais qui m'a véritablement été contée par les habitants d'Anderlecht dont elle a unanimement marqué les esprits par son caractère « incroyable », « hors du commun », jusque dans la mort qu'elle s'est choisie pour devancer la progression d'une maladie ; ou encore Catherine, qui m'envoie un jour une « note d'intention » sur un documentaire autobiographique qu'elle a décidé de réaliser et ce, à partir de mon « regard d'anthropologue » au travers duquel, soutient-elle, elle devient mon « centre d'intérêt »¹⁶⁵ (mail du 16-05-2017)... Sans parler de Sandrine qui, du haut de son mètre cinquante est parvenue à intimider Tyler – plus d'1m80 et 105 kilos – après qu'il l'ait vue travailler sur le quai, salopette de travail et lunettes de chantier sur le nez (06-05-2016) :

- *Tyler* : c'est impressionnant qu'une petite femme comme vous tienne une foreuse comme ça !
- *Sandrine* (sourire en coin) : oui, c'est une ponceuse mais bon...
- *Franck* (compagnon de Sandrine) : ha ça oui ! Je crois que j'ai trouvé le bon gabarit !

Ces exceptions sont d'autant valorisées qu'elles viennent rappeler en négatif la norme vis-à-vis de laquelle elles viennent buter, dans laquelle compétences mais surtout plaisirs de la mécanique, vus comme l'apanage des hommes, sont plus couramment passés entre générations de pairs masculins (Mellström, 2004) – et pas n'importe quels hommes, comme nous le verrons bientôt. Ulf Mellström, relayant une étude de Cynthia Cockburn (1987), rappelle, s'il le fallait, que les femmes sont aussi compétentes que les hommes pour utiliser des machines, qui jouent néanmoins un rôle différent pour ces

¹⁶⁵ Face à ce « transfert », j'ai d'abord tenté de calmer le jeu en recentrant le propos non sur sa personne mais sur une thématique plus générale, en modérant à la fois mes connaissances en la matière ainsi que mon intérêt pour ce projet de documentaire. Cependant, une distance claire a été instaurée suite à une rencontre dont nous avons convenu pour échanger informellement au sujet de la thématique qui nous intéressait toutes deux, à savoir « genre et habitat fluvial », lors de laquelle elle est venue accompagnée d'un ami caméraman qu'elle a enjoint, sans présentation, sans me prévenir et sans m'en expliquer les tenants aboutissants, à filmer nos échanges mis en scène. Ceux-ci en réalité consistaient en une série de questions rhétoriques à propos de sa situation spécifique, que j'étais censée valider en tant qu' « experte ». Déstabilisée, extrêmement mal à l'aise face à la caméra pointée sur moi tandis que Catherine débitait son texte, croisant les regards interloqués des passants de cette rue fortement fréquentée, je me suis surprise à dégainer carnet de notes et dictaphone comme véritables armes de riposte, lui retournant ses questions, tentant de diriger la conversation vers une explication grand public du métier d'anthropologue afin de mettre fin à ce quiproquo et mettant sur le tapis les réflexions au sujet desquelles nous avions initialement décidé d'échanger... J'aurais dû me douter de ce guet-apens à la simple lecture du titre provisoire choisi par Catherine pour intituler ce reportage : « Une femme dans un filet »...

derniers en ce que leur identification à la mécanique n'est jamais remise en question (2004 : 370). Considérée comme acquise, il démontre par le biais de ses deux terrains comment celle-ci fait partie de la socialisation comme de l'éducation des jeunes garçons et participe à édifier la définition de ce qu'est « être un homme », de ce qui peut être qualifié de « masculin » ou pas (*id.*).

Lorsque Pierre Lemonnier parle de sa passion pour les Dinky Toys, il ne dit pas autre chose que Mellström : les baby-boomers intéressés par ces voitures de collection miniatures ont tous joué avec des « petites autos », « qui faisaient partie de ce qu'était être un petit garçon dans un monde industriel où les petites voitures devenaient un aspect central de la culture matérielle de presque tout un chacun » (*ibid.* : 746, ma traduction¹⁶⁶). Au fil du temps, ces mêmes gamins ont feuilleté des journaux et magazines de sport auto, fréquenté les circuits de course de voitures, échangé sur les forums,...

C'est précisément l'importance de cette socialisation précoce maintenue au fil de temps et de l'engagement sensoriel avec ces objets techniques et mécaniques¹⁶⁷ que soulève Jacqueline, pourtant matelote et motarde, lorsqu'elle met en place des stratagèmes pour compenser ses propres lacunes en la matière, dues à un apprentissage sur le tard, théorique et sans expérience pratique préalable (« moi j'ai étudié un moteur mais quand tu ouvres le moteur ici ça ne ressemble pas du tout à ce que tu as vu sur internet »), au milieu d'autres apprenants masculins ayant déjà une longueur d'avance ne fut-ce que par leur occupation professionnelle précédente (13-12-2016) :

Il y avait un fils de batelier, un seul je crois, ou un ou deux mais sinon les autres c'était des milieux tout à fait différents. Des gens qui venaient de l'armée, des mécaniciens, y avait un maçon je pense, y avait quelqu'un de la marine marchande aussi, y en avait deux de la marine marchande quand même.

Des milieux différents mais qui partagent néanmoins une même « culture de la mécanique » ainsi qu'un éventail de représentations, d'émotions, de pratiques et de stratégies (Lemonnier, 2013 : 743) élaborées et entretenues préférentiellement entre pairs masculins. De la même manière, c'est dans cet univers de référence performatif que vient s'inscrire le bateau comme possibilité d'habitation pour des habitants qui décrivent

¹⁶⁶ "Daily games with 'petites autos' were part of being a boy in an industrial world in which cars were becoming a key aspect of almost everyone's material culture."

¹⁶⁷ L'apprentissage « par corps », l'incorporation, la « cognition incarnée », ou « embodiment », notions sur lesquels une importante quantité de travaux a été réalisée, tant en psychologie, sciences cognitives, anthropologie ou archéologie. Voir à ce sujet les travaux de Carl Knappett notamment.

explicitement ce choix comme « un rêve d'enfance » qu'ils entretiennent « depuis gamins », mais aussi pour ces épouses qui déclarent n'avoir « jamais pensé à habiter sur un bateau » et qu'il s'agit du « projet [du] mari ». Stéphanie Brulé-Josso remarque une tendance similaire sur les voiliers de plaisance où « les dames sont présentées comme suivant leur époux, dans un premier temps par curiosité, dans un second pour préserver l'entente du ménage » (2010 : 807). A bord des bateaux-logements pourtant, plus d'un couple n'y a pas résisté, les exigences d'entretien technique et le plaisir de s'adonner à ces tâches mécaniques accaparant, dans certains cas, l'intégralité du temps de l'époux porteur de projet, sans que les charges domestiques soient plus équitablement réparties, que du contraire (*cfr supra*).

Qui plus est, la possibilité pour ces femmes n'ayant « jamais songé » au bateau, disposant d'un bagage technique moins fourni pour n'y avoir été que partiellement initiées, d'y développer une quelconque passion, voire d'étendre le champ de leurs compétences en la matière, est souvent freinée par l'accaparement des tâches manuelles et « exaltantes » (Le Carrer, dans Josso-Brulé, 2010 : 803) par un conjoint qui « adore bricoler » et dont certains, par ailleurs ont « déjà construit un voilier et une maison » (Joseph, 10-08-2017). Des habiletés face auxquelles le manque à combler est important et qui, au quotidien par gain de temps, sont mises en pratique par le plus « passionné » des deux, sans que l'autre puisse s'essayer à la tâche, n'y trouve plaisir ou intérêt, générant un cercle vicieux – ou vertueux selon le point de vue. En outre, on a vu précédemment comment celles qui s'étaient lancées dans l'aventure du bateau d'habitation de leur propre initiative comme Myriam, Jacqueline, Annie ou Gabrielle, devaient constamment batailler et ruser pour garder la mainmise sur leurs projets de transformation ou de navigation, parfois malheureusement au prix de factures invraisemblables, d'intrusions dans les espaces privés, d'insultes ou de remarques déplacées et d'un sentiment général de menace.

Au cours des années passées sur le terrain, j'ai moi-même renoncé à l'idée d'améliorer sensiblement mes compétences pratiques, fussent-elles en matière d'aménagement, de gestion quotidienne ou de navigation... Dans les multiples activités et passions qui occupent mon quotidien, aucune de ces connaissances, aussi techniques soient-elles (régler une machine à coudre, entretenir un vélo, conduire une voiture,...), ne fait le poids sur un bateau et, par conséquent, ne peut servir de monnaie d'échange. En 2011 déjà, proposant mon temps et ma motivation à deux habitants occupés à des rénovations sur leurs bateaux respectifs, l'un m'exposa d'abord la difficulté du labeur puis me fit renoncer en avançant un argument massue : « même à ma femme je lui laisse pas faire » (Daffe, 2012 : 15).

L'autre, quant à lui, n'ayant en réalité aucunement besoin d'une aide malhabile et ayant encore moins de temps à consacrer aux erreurs d'une novice, me répondit, mi-figue, mi-raisin, que je pouvais « éventuellement tenir les clous » (*id.*)... Et à tout bien y penser, c'est effectivement probablement la seule tâche que j'aurais pu exécuter avec succès, à moins de bénéficier d'un mentorat intensif, ce qui n'entre pas dans l'équation d'un système d'apprentissage où ce type de disposition est perçu comme inné. Par conséquent, « la distribution des rôles de chacun à bord en fonction de son sexe apparaît « naturelle », adaptée tant aux goûts de chacun qu'à leur « nature » » (Brulé-Josso, 2010 : 809).

Ainsi, par la suite et jusqu'au dernier terrain, maîtriser le jargon d'à bord me permit de suivre (voire d'intervenir dans) des conversations plus techniques¹⁶⁸ et d'ouvrir quelques portes, aussitôt refermées lorsqu'il s'est agi de mettre les mains dans le cambouis, par manque de compétences. En effet, puisque celles du plus expérimenté priment sur celles du novice, ce dernier peut rester indéfiniment dans ce rôle de débutant. Même lorsque lui est donnée la possibilité de s'essayer à une manœuvre, ses tentatives maladroites servent à prouver qu'il vaut mieux s'adresser à quelqu'un de plus confirmé, doté de meilleures connaissances mais aussi de compétences physiques considérées comme plus adaptées. En navigation surtout, le capitaine occupe la barre tandis que les équipiers sont principalement chargés des amarres sous les ordres du premier. Une tâche souvent occupée par les débutants et/ou par les femmes qui, comme je l'ai décrit dans l'épisode où Claude me demande de lancer l'amarre à terre et ainsi que Stéphanie Brulé-Josso le souligne également, « demande un investissement physique supérieur à l'activité de barrer » (2010 : 805).

La première difficulté pour envoyer l'amarre autour d'un bollard à terre réside en ce que le geste lui-même implique le corps en entier qui joue un rôle de contrepoids avec la corde. Par conséquent, à charge d'amarre égale, un « gabarit » comme Sandrine (moins d'1m60 et à peine 55kg) rivalise difficilement avec une masse comme Tyler (plus d'1m80 et plus de 100kg) ; tandis qu'elle devra redoubler d'efforts pour envoyer la corde, elle se mettra d'autant plus en danger qu'elle risque de se faire entrainer. Elle y a d'ailleurs laissé un doigt, broyé par une amarre soudainement tendue par les plusieurs centaines de tonnes du bateau.

Une marinière me raconte comment, étant d'à terre, elle a dû apprendre le métier « sur le tas » en suivant son mari issu d'une famille de bateliers. De manière traditionnelle,

¹⁶⁸ Sur les « conversations de fond de cale » (« bilge talk »), soit ces discussions sans fin autour des spécificités techniques des bateaux des uns et des autres, voir (Bowles, 2016 : 103-104).

c'est lui qui occupe la barre la majorité du temps, tandis qu'elle prend en charge l'intendance, le ménage et les amarres. C'est son mari cependant qui s'occupe du choix de l'accastillage* et, me confie-t-elle, « il choisit des cordes trop lourdes. Je ne sais pas les porter. Quand je vois les autres, ils en ont des moins épaisses et plus légères. Mais bon, enfin, il a toujours utilisé celles-là » (05-02-2017). Une difficulté supplémentaire donc pour la réalisation correcte des tâches et gestes techniques à bord, que relève également Jacqueline lors de sa formation comme matelote (13-12-2016) :

C'est dur quand même. Moi parfois j'en ai pleuré pour ma formation parce que c'était dur. Parce que déjà que je suis une femme, plus âgée, j'étais avec des plus jeunes. [...] Quand tu vas passer ton examen au Port d'Anvers, c'est impressionnant. Tu sais il y a des pieux d'amarrages que j'avais jamais vus de ma vie et des cordes non plus. Tu as des pieux, des machins énormes quoi, des espèces de champignons comme ça. Je regardais mon prof, je dis : mais j'y arriverai jamais ! 'fin tu vois, c'est pas loin qu'il faut lancer mais... des cordes immenses ! Ça te prend la main, pouah ! C'est lourd, pouah ! Je dis : allez ! Et j'ai réussi mais avec difficulté quoi.

On voit de cette manière comment à la fois « des performances corporelles adviennent par [d]es rapports sociaux » (Connell, 2014 : 43) et dessinent en parallèle une définition émique de la masculinité en tant que « lieu au sein des rapports de genre, un ensemble de pratiques par lesquelles des hommes et des femmes s'engagent en ce lieu, et les effets de ces pratiques sur l'expérience corporelle, la personnalité et la culture » (*ibid.*, p. 65). Une approche relationnelle des configurations de genre qui permet de « prendre en compte plus facilement les injonctions violentes au sein desquelles [elles] se forment et d'appréhender aussi bien l'amertume que le plaisir liés à l'expérience de genre » (Connell, 2014 : 73). Sur cette base, on remarque à quel point ce que Stéphanie Josso-Brulé écrit à propos de la pratique de la voile peut être étendu au domaine de l'habitat fluvial, conçu et habité, en navigation ou à quai, notamment quand elle suggère qu'« il s'agit [...] de s'interroger [...] sur les discours d'essentialisation des rôles sociaux de sexe, attribuant aux hommes le goût et les savoir-naviguer et aux femmes le dégoût de la navigation et les savoirs domestiques » (2010 : 809).

En effet, le bateau d'habitation, en tant qu'artefact perçu et éprouvé comme « technique », arbitre, reproduit et réifère des relations, des expériences autant que des connaissances particulières (Mellström, 2004 : 371) dans lesquelles être un homme, blanc et hétérosexuel de surcroît, apparaît comme un accomplissement naturel ou, comme on l'a vu, idéalisé (Hughey, 2011 : 134) et face auxquels les contre-exemples

peuvent susciter de franches réactions d'exclusion. Le caractère onto-formatif de ces pratiques construit donc l'une des facettes de la réalité¹⁶⁹ des acteurs de terrain (Connell, 2014 : 57 ; Hughey, *op. cit.*) et prend forme par le biais de mythologies culturellement valorisées, prônant une vision de la masculinité blanche caractérisée par sa force, son autonomie, sa rationalité, sa neutralité, son objectivité et sa méritocratie (Hughey, 2011 : 134, citant (Connell 1995; Lewis 2004; Hughey 2010)).

Quelques anecdotes rendraient difficilement compte de ce qui, en réalité, est dilué dans un système de pensées et de pratiques dont la cohérence risquerait d'être exagérée par la focalisation sur des parcours de vie et échelles individuelles (Connell, 2014 : 67) dont certaines, bien évidemment, font exception à ces règles. Mais les réseaux sociaux contribuent à rendre visibles des interactions opérant à d'autres échelles et qui, selon l'hypothèse relayée par Matthew Hughey, se seraient déplacées « en coulisses », vers « des espaces privés réputés sécurisés et confortables » (2011 : 133, ma traduction¹⁷⁰). De la sorte, on s'aperçoit comment le genre, en tant que manière de structurer la pratique sociale, « compose inévitablement avec d'autres structures sociales. [...] Les masculinités des hommes blancs, par exemple, sont construites en lien non seulement avec les femmes blanches mais aussi avec les hommes noirs » (Connell, 2014 : 71).

Ainsi, sous couvert d'un droit à la liberté d'expression souvent présenté comme « menacé », islamophobie, xénophobie, racisme, sexisme, phallocentrisme se « partagent » ouvertement sur les groupes Facebook dédiés aux bateaux (« vente batellerie », « spitsen typische binnenvaartschepen »,...) ou directement par certains acteurs de terrain à partir de leur compte virtuel personnel, sous forme d'images et de messages au ton franc ou « humoristique », mais toujours sans filtre et sans pudeur, validés par les « like » ou commentaires des « contacts »¹⁷¹. Pour les habitants fluviaux

¹⁶⁹ A ce sujet, Connell rappelle : « Les pratiques bio-réflexives forment et sont formées par des structures qui ont un poids et une solidité historiques. Le social possède sa propre réalité. [...] En tant que pratiques bio-réflexives, [les pratiques onto-formatives] constituent un monde qui a une dimension corporelle, mais qui n'est pas biologiquement déterminé » (Connell, 2014 : 57).

¹⁷⁰ "While the dominant form of racism has shifted form over the past half-century, I also argue that the "old-school" racism of years past has retained its vitriol by shifting in social location. Overt expressions of white male racism have moved from the disciplinary surveillance of a decidedly "politically correct" culture to inhabit private spaces deemed safe and comfortable (Myers and Williamson 2001; McKinney 2005; Myers 2005; Picca and Feagin 2007; Daniels 2009)".

¹⁷¹ Pour ma part, prenant conscience de la situation en cours de terrain, j'ai pris la décision de ne jamais interagir avec aucune des publications postées par mes contacts de terrain, quel que soit le sujet et quelle que soit la manière. A contrario, postant moi-même des articles trahissant clairement mon avis diamétralement opposé au leur sur des thématiques similaires, ou relayant des publications de plateformes d'accueil de réfugiés, de militant.e.s féministes ou LGBTQ, mon positionnement personnel en la matière n'était pas secret. En outre, m'étant présentée sur les listes électorales de ma ville natale lors des élections communales de 2012, une simple recherche

rencontrés et faisant partie de mes « amis » sur Facebook, ce réseau semble jouer un rôle crucial « dans la reproduction de l'identité masculine blanche ainsi que comme manière de positionner le groupe vis-à-vis des 'autres' non-blancs et des formes idéalisées du moi blanc » (Hughey, 2011 : 133, ma traduction¹⁷²). Des relations d'autant plus difficiles à cerner que, comme le souligne l'auteur, l'adhésion à une identité de groupe entre hommes blancs n'est pas nécessairement intentionnelle puisque considérée comme étalon (sans mauvais jeu de mot) neutre et rationnel (*ibid.*, p. 134).

Ce qui se trouverait éventuellement accentué par la lunette grossissante d'Internet joue néanmoins les prolongations en-dehors, « *in real life* » dans l'organisation du quotidien, comme par exemple au cours du Village Flottant dont il a déjà été question à plusieurs reprises, lors duquel deux habitants en froid ont ainsi marqué une trêve afin de persuader le « sorteur » engagé pour l'occasion de ne pas laisser entrer un « black », le suspectant d'être un dealer... Autre exemple marquant, lors des nombreux vols commis durant l'été 2017, une rumeur fut rapidement adoptée par les habitants, selon laquelle les méfaits auraient été commis par « un arabe sur un vélo »... A plusieurs reprises, il m'a donc été donné de voir l'un de mes interlocuteurs interrompre une conversation pour suivre du regard des cyclistes trop lents, trop nord-africains, et donc trop suspects à leurs yeux, jusqu'à organiser une souricière (finalement heureusement avortée) sur base de ces critères...

Dans le domaine de la sexualité, la conjugalité hétéro-normée est une évidence, tout comme l'idée qu'une femme seule recherche forcément un homme, notamment pour des raisons matérielles intéressées. Ainsi, nombreux sont les habitants qui, ne nous connaissant pas encore, ni moi, ni Tyler (et a fortiori, ni nos conjoints), mais nous voyant travailler ensemble et convaincus de la situation financière confortable du Président, étaient persuadés que nous formions un couple, malgré une différence d'âge de plus de 20 ans¹⁷³... De même, lors d'un apéritif suivant une réunion d'informations, je me joins à

Internet suffisait à établir un lien entre mon nom et mes convictions politiques. Un contrat implicite s'est graduellement instauré avec certains informateurs proches ayant connaissance de nos points de vue inconciliables pour ne pas aborder ces sujets et maintenir des relations cordiales, nécessaires pour ma part à la poursuite de ma recherche et utiles pour leur part à la bonne réalisation des tâches pour lesquelles nous travaillions de concert.

¹⁷² "These sites are crucial spaces for the reproduction of white male identity as a sense of group position in relation to both nonwhite "others" and idealized forms of the white male self. Moreover, given that white men experience even greater levels of social isolation than blacks and other nonwhites (Massey and Denton 1993), then the discourse they produce in these hyper-segregated and private areas is likely to affect how their own collective identity becomes normalized, expected, and de rigueur."

¹⁷³ Ainsi que, pour ma part, une posture corporelle distanciée qu'il m'a d'ailleurs reprochée à plusieurs reprises au cours du terrain, estimant par exemple que ma manière de dire bonjour n'était pas assez chaleureuse... Cette confusion sur notre prétendue liaison amuse

un groupe d'anciens et nouveaux membres qui conversent au sujet de leurs bateaux respectifs et de leurs caractéristiques techniques. L'un d'entre eux m'interroge au sujet du type de bateau que je possède. Comme je n'en ai pas, je débute les explications des raisons de ma présence, que l'un de mes interlocuteurs se risque à deviner sans me laisser le temps d'achever :

- Michaël : Non mais je sais ! En fait toi t'es là parce que tu veux te trouver un homme avec un bateau ! [rires du groupe]
- Laurie : *Ha beh figure-toi que j'ai déjà l'homme chez moi ; il me manque plus que le bateau !*
- P. [que je connais pourtant depuis plusieurs mois, redevient sérieux et paraît déconcerté] : c'est vrai ? T'as quelqu'un ? Mais... tu vas te marier avec ou bien c'est... [ne termine pas sa phrase] ?¹⁷⁴

En résumé, au vu de ce qui vient d'être décrit, autour du moteur et par le biais de la salle des machines (dans laquelle nous sommes enfermés depuis de nombreuses pages et risquons de suffoquer), la manière dont les qualités fonctionnelles, sociales et sensibles spécifiques à l'habitat fluvial en viennent à s'imbriquer s'épaissit peu à peu. En réalité, on a pu s'apercevoir de cette manière à quel point ces dimensions s'inscrivent dans des systèmes d'apprentissage, de préférences et d'interaction non exclusivement circonscrits à l'espace-temps de la montée à bord, excédant en tous points l'échelle individuelle mais y ramenant constamment. Les travaux d'Edwin Hutchins, d'ailleurs réalisés à bord d'un navire de la Marine américaine, éclairent ces observations en montrant comment la cognition humaine est toujours à la fois *située* et *distribuée* dans un système socioculturel complexe qui n'est pas sans impact sur celle-ci, produisant des caractéristiques de groupe (*op. cit.*, p. xiii).

beaucoup Tyler, ce qui ne me facilite pas la tâche puisqu'il n'entend pas la démentir : « je vais les laisser dire : oui oui, c'est ma femme ! » Laurie : « Pourquoi tu dis pas que je suis ta fille, plutôt ? C'est quand même plus crédible ! » Tyler : « non non ! Ma femme ! » (23-04-2016).

¹⁷⁴ Quelques mois plus tard, je pris l'initiative d'inviter mon compagnon à certaines festivités dans le but qu'il puisse faire la connaissance de personnes dont je lui parlais régulièrement et avec lesquelles je passais une grande partie de mon temps mais également, je le confesse, dans l'espoir de mettre fin aux suppositions quant à ma « disponibilité ». Par la suite, il m'accompagna également sur certains bateaux lors de séjours et afin de m'aider à prendre des mesures, sa présence à mes côtés et sa sociabilité très appréciée contribuant à valider notre relation aux yeux de certains malgré que nous n'ayons pas le projet de nous marier. Inutile de préciser mon agacement d'avoir dû « utiliser » mon conjoint à cette fin, ma parole n'ayant apparemment pas suffi à les en persuader.



Dans les cales du bateau d'un coureur de Jetski, également passionné de ski nautique, surf, moto, VTT... et de la marque de sport "Oakley", qui garnit ses intérieurs (cadres, vitrines,...). A la place de la salle des machines, un accès direct à l'eau a été aménagé dans la coque (volet métallique).



Exemples de publications postées sur Facebook par des habitants fluviaux ou sur les groupes dédiés à la batellerie dont ils font partie.

Commentaires "L'Europe Malade": "Mourir de rire"; "A l'aéroport de Londres, ce sont les musulmanes voilées qui contrôlent les européen(ne)s pour vérifier s'ils ne portent pas de ceintures d'explosifs, armes,..."

Commentaires "Europe/Islam": "grenzen dicht / fermer les frontières"

Cette configuration, comme il le montre, fournit des contraintes sur l'environnement d'apprentissage entraînant des conséquences sur l'efficacité (et, pour suivre Mellstöm, (2004) le plaisir tiré) de la performance de tâches ainsi que sur la possibilité d'acquérir des connaissances (1995 : 267). Mais, pour conclure cette section, gardons-nous de dresser des constats déterministes aussi bien que pessimistes puisqu'Hutchins rappelle en parallèle la contribution de l'environnement contextuel lui-même à la pratique et qui, loin de constituer un ensemble d'exigences fixes, est l'objet d'adaptations locales émergeant de conditions changeantes (1995 : xiii & 317). Nous avons déjà vu en effet comment le rouf et la marquise permettaient aux habitants, totalement novices en matière de batellerie fluviale, d'incorporer les premiers gestes de la vie à bord, dans un processus d'adaptation mutuel dynamique. Plus encore, si la structure organisationnelle telle que décrite peut paraître rigide et écrasante, elle se construit en réalité comme processus changeant dans lequel l'introduction de données inattendues est toujours susceptible de générer de nouveaux contextes d'interaction, comme Françoise le souligne (09-07-2017) :

Si jamais je devais me séparer, tu vois, c'est des choses qui arrivent, j'en sais rien, ça peut arriver aussi. Je ne sais pas si je garderais le bateau qu'on a actuellement mais je pense que je resterais sur l'eau, tu vois ? J'prendrais peut-être un plus petit ou un truc, je ne sais pas, plus [ne termine pas sa phrase]... Mais je te dis : maintenant, je connais suffisamment de monde qui peuvent me donner un coup de main, voilà quoi... Je sais à qui il faut aller demander, tu vois ? Ça c'est peut-être un truc que tu acquiers après. Et je sais bien que les personnes à qui je vais demander, ils vont pas me... ils m'enverront pas péter ou ils vont pas... Enfin, c'est pas parce que je suis une bonne femme qu'ils vont faire une différence... Mais je sais pas si je l'aurais fait effectivement toute seule. Je sais pas.

Laurie : Dès le début ?

Ouais. Dès le début, je sais pas....

En tant que processus, l'environnement matériel, social et culturel de l'univers fluvial consiste donc en une panoplie de réponses adaptatives et « des solutions partielles à des problèmes fréquemment rencontrés » (*ibid.*, p. 354) ouvrant de cette manière la possibilité de modifier les relations entre habitant et bateau, entre habitants ainsi que la répartition des tâches entre eux (*ibid.*, p. 332). Ce qui vaut pour la salle des machines trouve également des échos dans le rouf et la marquise, trois pièces qui posent les

fondations du bateau et de la vie à bord. De haut en bas et de bas en haut, nous avons pu nous apercevoir des relations d'interconnaissance fondamentales qui s'y déployaient, rappelant à chaque personne au travers de pratiques quotidiennes différentes et différenciées son « corps d'enfant » (Chollet, 2016 : 298) mais aussi le corps social dans lequel chacun évolue.

Si à bord se répètent des gestes et pratiques provenant d'à terre ou laissées par les occupants précédents, au sens d'une reproduction autant que d'un travail préparatoire, il est tout aussi clair que les nombreuses possibilités de transformation et d'adaptation des cales du bateau ouvrent des portes et permettent d'évoluer dans des structures que l'on pourrait a priori penser inflexibles. En outre, ces opportunités d'appropriation participent à l'attrait que représente l'habitat fluvial tout comme elles s'avèrent inhérentes aux configurations imposées. Antre et sacristie, la position liminaire de la triade rouf-marquise-salle des machines après travaux ne doit pas tromper quant au fait qu'elle est partie intégrante de l'expérience de vie à bord dans son ensemble.

2.2. Couloirs et escaliers, portes d'entrée vers l'intimité

2.2.1. *Circulez ! Y'a tout à voir*

Au fil des sections précédentes, on a pu s'apercevoir que les travaux effectués à bord modifiaient considérablement les dynamiques de circulation internes et externes. S'en trouvent également reconfigurées les relations visuelles à l'intérieur des espaces privés du bateau ainsi qu'entre ces derniers et les espaces publics du quai ou du fleuve. Les potentialités d'interactions entre habitants ou avec des visiteurs autant qu'avec l'environnement (le fleuve, mais aussi les passants humains et non-humains d'à bord ou d'à terre), s'en trouvent de la sorte augmentées, conditionnées ou encore limitées. En suivant maintenant les couloirs et les escaliers à bord, ce sont ces logiques d'organisation générale des espaces et des circulations qui, avant de continuer la visite dans les pièces aménagées dans les cales, vont d'abord être envisagées.

A bord des bateaux marchands, il est pour ainsi dire impossible d'atteindre les cales ou l'un des peaks sans sortir, passer par le plat-bord et emprunter l'unique entrée qui permet d'y accéder. Dans les bateaux d'habitation en revanche, les possibilités de circuler d'un bout à l'autre sont multiples, par les intérieurs ou par le biais de différentes entrées. Néanmoins, dans la pratique, certaines des portes qui permettent d'accéder depuis l'extérieur à l'ensemble du logement et qui induisent ces possibilités de circulation « circulaire », sont condamnées. Le but est précisément d'en limiter la perméabilité et de

concentrer le contrôle des accès aux intérieurs sur l'entrée principale désignée (voir notamment 2.1.2. Marquise).

Cadenas, soudures, serrures verrouillées,... scellent ainsi généralement les portes de l'ancienne cabine de pilotage – lorsque cette dernière ne sert pas de vestibule (auquel cas seule l'une des deux est fermée à clé), celle de la salle des machines à l'arrière, ainsi que le capot du rouf avant. Parfois irréversible, la restriction consiste plus généralement à ne réserver qu'aux personnes détentrices des laissez-passer (à commencer par les chats, pour qui des chatières sont aménagées...) l'accès aux pièces situées derrière ces portes. En condamnant les accès directs aux pièces en question, elles se voient soustraites à des interactions considérées comme intrusives ou indiscrètes, notamment en raison des usages qui en sont faits. Salles de bains, chambres, bureaux en effet appellent tout au moins au calme et à l'intimité.

L'inexistence de fenêtres ou les hublots de petite taille, occultés et proches du niveau de l'eau, renforcent le caractère d'exclusivité de ces pièces, de même que leur ségrégation vis-à-vis de l'ensemble puisqu'elles sont placées en bout d'habitation, éloignées de la porte d'entrée. La forme longitudinale du bateau, plus longue que large, présente une contrainte assujettie néanmoins à la créativité des habitants. Elle invite à jouer sur ces agencements horizontaux qui permettent d'utiliser un maximum de la surface au profit de l'habitation tout en instaurant des échelles de privacité au moyen de couloirs (ou rétrécissement d'espaces) et d'escaliers – ce que l'on retrouve d'ailleurs dans les configurations de la triade du bateau de commerce.

Dans ce dernier en effet, puisque tout espace occupé pour piloter et s'adonner aux activités quotidiennes est un manque à gagner sur la marchandise à transporter, l'exigüité des pièces de vie et de travail s'impose. Cette disposition dessine une définition particulière de l'intimité, maintenue par des paliers physiques garantissant des niveaux de privacité. Comme on l'a en partie déjà vu, ceux-ci en revanche dépendant moins de variations dans la longueur du bateau que sur sa hauteur, instaurant par là-même des relations matérielles et visuelles permettant de contrôler les circulations à bord et plus particulièrement à l'intérieur de l'espace domestique,

[...] ce logis dans lequel on brûle de se « retirer », parce que là, « on aura la paix ». On « rentre chez soi », en ce lieu propre qui, par définition, ne saurait être le lieu d'autrui. Ici tout visiteur est un intrus, à moins de n'avoir été explicitement et librement convié à entrer. Même dans ce cas, l'invité doit savoir « rester à sa place », ne pas s'autoriser à circuler de pièce en pièce ;

surtout, il doit savoir écourter sa visite, sous peine d'être versé dans la catégorie (redoutée) des « importuns », de ceux qu'il faut rappeler à la « discrétion » du bon usage ou, pis encore, de ceux qu'il faut éviter à tout prix, car ils ne savent pas suivre la convenance, maintenir avec vous la « bonne distance » (de Certeau, Giard & Mayol, 1994 : 205).

Le rôle du plat-bord et de la marquise ont déjà été évoqués en ce sens : tout visiteur est contraint d'y passer avant d'accéder aux autres espaces, nécessairement sous les regards émanant de la marquise dont la vue à 360° surplombe l'ensemble des surfaces extérieures du bateau¹⁷⁵. Une fois à l'intérieur, aussi exigüe que soit la timonerie dont l'espace s'embrace en un coup d'œil, les pièces de vie de la famille restent néanmoins hors de vue des visiteurs, situées à un mètre et plus en contrebas d'une échelle de meunier, aussi étroite que raide. Cette différence de niveau se double de la possibilité de clore la trappe au moyen de deux petites portes (auxquelles on n'accède qu'en s'étant d'abord nécessairement confronté au batelier, au beau milieu de la trajectoire). Un dispositif qui filtre efficacement les regards autant que les visites d'impudents.

Après le plat-bord, la marquise et le batelier, c'est cet escalier, à la jonction des deux espaces de vie et de travail, qui joue un rôle pivot dans la régulation des circulations¹⁷⁶. En outre, son angle d'inclinaison entre 45 et 75 degrés force à descendre de guingois et empêche tout empressement, laissant le temps aux occupants, d'où qu'ils se tiennent, d'identifier celui qui, ayant passé avec succès les zones-tampon précédentes, ne peut – en principe – être qu'un convive. Ce dernier débouche alors inmanquablement et sans possibilité de tergiverser dans la plus grande des petites pièces de l'habitation qui fait office à la fois de salle à manger et de salon (de chambre aussi dans les très vieux roufs étriqués où le lit est alors encastré dans une alcôve).

Autour de celle-ci, s'articulent les accès vers la pièce d'eau (s'il y en a une), les cabines des chambres (deux au maximum) – parfois situées un étage plus bas suivant le même principe d'escaliers – ainsi que vers la cuisine dans le cas où cette dernière ne fait pas partie de la pièce commune. Le mobilier homogène et encastré, immuable, littéralement

¹⁷⁵ C'est depuis ce plat-bord en outre que, aux écluses, les bateliers discutent et prennent des nouvelles entre eux ainsi qu'avec l'éclusier qui leur remet parfois du courrier, en attendant la fin de la bassinée*. Dans la timonerie, et pour autant qu'on ait été autorisé (implicitement ou explicitement) à monter à bord en premier lieu, le capitaine au macaron reçoit son matelot, la police fluviale chargée de vérifier la conformité des papiers et de la marchandise (ce qui peut se faire également depuis le plat-bord bien entendu) ou d'autres collègues.

¹⁷⁶ Ce qui apparaît sans équivoque dans les analyses visuelles de la syntaxe spatiale : il possède les plus fortes valeurs à la fois de contrôle, d'intégration et, avec l'espace de vie commun central, de contrôlabilité.

« moulé » à la structure du bateau, compartimente clairement les lieux. Depuis les seuils ainsi délimités, visibles de chacun à l'intérieur, la surveillance des autres pièces est assurée et, à l'inverse, depuis ces dernières, les seuils sont tenus à l'œil. Mais lors de la conversion du bateau de commerce en habitation, ces pièces intègrent une nouvelle dynamique.

Jusqu'alors au cœur des activités quotidiennes, une fois connectées aux nouveaux espaces de vie, elles en deviennent l'une des extrémités, en bout de course de possibilités de déplacement démultipliées, diluées sur une plus grande surface et moins (voire pas) conditionnées par le contrôle du capitaine en première ligne¹⁷⁷. Dans ces nouvelles configurations, deux éléments principaux, non exclusifs et souvent complémentaires, viennent alors hiérarchiser les espaces et agencer les circulations : d'une part, des variations verticales de niveaux au moyen de marches et d'escaliers, selon une logique similaire à celle qui vient d'être décrite et d'autre part, des couloirs, rétrécissements ou alignements d'ouvertures créant un passage dégagé, distribuant ensuite les accès vers d'autres pièces et organisant de la sorte les mises à l'écart dans la longueur.

La présence de paliers à bord est plus ou moins volontaire suivant les propriétaires, mais difficile à contourner au vu de la hauteur des cales. Chez Marc, il s'agit d'une intention claire qu'il trace avec son doigt en dessinant en l'air des marches fictives tout en m'expliquant la manière dont il a imaginé ses plans : « Je voulais un truc tout droit où on voit jusqu'au fond. Donc comme tu as vu, j'ai fait des niveaux pour casser la monotonie, sans porte. Mais chacun fait comme il veut. Joseph [son voisin] il a toutes des pièces avec des portes, moi je voulais pas ça » (20-09-2017). À l'inverse, outre sa faculté à organiser l'espace et à juguler les déambulations indiscretes, cette organisation possède un pendant contraignant, particulièrement pour les visiteurs et habitants à mobilité réduite (vieillesse, membre cassé, grossesse, handicap, enfants en bas âge,...) pour qui grimper des marches aussi raides et nombreuses représente un exercice à la fois pénible, risqué, voire impossible.

Ainsi, même s'ils sont rares, des bateaux sont équipés d'ascenseurs, spécifiquement conçus pour les personnes en chaise roulante. Dans le cas de différentiels de niveaux trop importants, certains habitants s'adaptent également en installant des escaliers en colimaçons qui présentent l'avantage de prendre peu de place et d'offrir une inclinaison

¹⁷⁷ En effet, puisque la navigation ne fait plus partie des activités centrales du bateau, le statut d'habitant ne coïncide plus – nécessairement – avec celui de maître à bord. Par ailleurs, sa présence dans la marquise n'est plus requise, contrairement à la situation en marchand et en navigation.

plus douce. Il s'agit néanmoins de l'une des raisons qui pousse les fluviaux à débarquer, comme ce presque octogénaire qui, par téléphone, me contacte afin de demander de diffuser l'annonce de vente de son bateau via l'Association des Habitants du Fleuve : « Avec tous les escaliers ça devient compliqué, voyez-vous. Et comme je ne rajeunis pas... » Enfin, ces paliers ne sont pas sans conséquence sur d'autres choix d'aménagement : prévoir une fenêtre zénithale assez grande que pour y passer un piano ou une machine à laver, trop larges et trop lourds pour passer par les escaliers ou encore, comme Vincent, préférer un poêle à pellets à un poêle à bois (19-12-2016) :

Le feu donc, avant y'avait un poêle à bois et maintenant j'ai mis un poêle à pellets. Mais le poêle à pellets, ça a un avantage et un inconvénient. L'inconvénient c'est que c'est pas très puissant, c'est vraiment un complément du chauffage central. [...] Mais par contre, c'est un peu plus simple à transporter. [...] C'est pas la même chose [qu'un poêle à bois]. Mais comme c'est tellement plus pratique, moi je suis pas mécontent. Le poêle à bois, chaque fois qu'il faut en remettre... Pffff ! Au début c'est amusant mais au bout d'un temps tous les jours ça lasse hein. Si y'a que ça... Ou bien il faut avoir du temps, il faut vivre à la campagne, il faut avoir 10 stères de bois dans le jardin, et alors là oui. Quand tu habites près d'une forêt, il faut se chauffer au bois, c'est normal. [...] Si t'as du terrain, tu dois juste couvrir avec une bâche ou avec une tôle pour que la pluie n'aille pas dessus et tu mets 15 stères et elle va sécher et tu vas les consommer au fur et à mesure mais comme tu as de l'espace ce n'est plus un problème. Ici, je dois me taper un escalier, avec la petite porte qui est pas pratique, donc tu vois c'est compliqué. Déjà je dois faire ça avec les sacs à pellets : j'en mets 10-15 dans ma voiture mais après je dois descendre les 15 sacs. C'est déjà un petit peu laborieux. Mais alors t'imagines ? Quand tu dois aller chercher le bois dehors tous les jours, y'a des crasses, y'a de la sciure là-dedans... Mais bon quand c'est juste passer la porte de ta cuisine et que t'es tout de suite dans le jardin, et que t'as à la limite une petite charrette ou quoi, et que t'es de plain-pied. Bah c'est plus gérable quoi.

Laurie : Ici t'as quoi ? 2, 3 petites volées d'escaliers ?

Ouais, et trois portes. Ca compte...

Les portes en effet jouent également un rôle dans la délimitation des espaces mais, en quelque sorte, leur présence renforce une information déjà induite par les escaliers ou les couloirs. Le mobilier pour sa part, s'il suggère également des séparations, est non-fixe ; sa disposition est (plus ou moins) fréquemment modifiée afin de faire varier les fonctions attribuées aux pièces (une chambre qui devient une bibliothèque par exemple) selon l'évolution de la famille et ses besoins au quotidien... Le déplacement de ce mobilier n'entraîne pas de changements majeurs dans les dynamiques de circulation généralement induites par des dispositifs disposant d'une plus grande inertie.

Escaliers, couloirs et portes structurent donc l'aménagement des cales, différencient et instaurent des gradations entre des espaces dont les logiques diffèrent les uns des autres. Proches des entrées par exemple, on retrouve les aires les plus « collectives », liées à l'organisation du ménage et à l'entretien des relations sociales, comme les cuisines, salles à manger, buanderies, salons. C'est dans ces pièces que sont reçus les amis invités à bord, que se tiennent les festivités familiales et, enfin, où ont eu lieu la totalité des réunions de comité d'associations auxquelles j'ai assisté, ainsi que les entretiens semi-directifs menés.

C'est aussi depuis ces endroits que partent la majorité des couloirs, suggérant et organisant les possibilités de mouvements vers les autres espaces de l'habitation, plus éloignés des pièces collectives et de la porte d'entrée. S'engager de l'autre côté du corridor implique nécessairement d'y passer à nouveau, via les espaces collectifs où convergent tous les couloirs, pour atteindre l'extérieur¹⁷⁸. Cette contrainte leur donne un rôle important dans le filtrage des circulations et induit également une volonté de garantir un degré de privacité plus important au-delà de ce palier.

Passés ce niveau en effet, ce sont de toutes autres fonctions qui font leur apparition, d'usage plus nucléaire, conjugal ou individuel (toilettes, salles de bain, et chambres). Inversement, alors que je passe la nuit seule à bord du Matab, croyant en plein sommeil entendre un bruit suspect provenant du salon, je réalise qu'en cas de réelle intrusion, je suis prise au piège dans cette chambre sans possibilité de m'échapper autrement qu'en passant par le couloir qui mène au salon, ou par les hublots de toute façon trop étroits...

Le son quant à lui continue de porter entre ces espaces séparés, pour autant que le corridor ne constitue pas une rupture physique trop nette, et que les pièces ne soient pas trop grandes. Lors de l'un de mes entretiens avec Patrick, tous deux installés sur la table

¹⁷⁸ A moins de disposer des laissez-passer ad hoc et d'emprunter les éventuelles entrées secondaires et de les rejoindre par le plat-bord, vous connaissez désormais la chanson.

de sa salle à manger, mon interlocuteur s'interrompt soudainement. Sans bouger de place, il lance vers la chambre de son fils, la première dans le couloir après la pièce où nous nous tenons : « [Diego] ? [Réponse faiblarde de l'intéressé qui, du haut de ses 6 ans, a effectivement l'air de tramer quelque chose : « Ou... Oui ? »] Ca va ? Qu'est-ce que tu fais ? On ne t'entend plus... Je dois venir voir ? [« N... non... Je joue... », répond-il, ce qui suffit à convaincre son père] ». Chez Hervé au contraire, dans un même cas de figure, il aurait fallu crier pour se faire comprendre depuis la table de la cuisine, le couloir étant beaucoup plus long et la première chambre étant localisée plusieurs mètres à l'opposé. Etant un jour en charge de ma nièce de 5 ans alors que je garde ce bateau, je préfère donc m'endormir en même temps qu'elle plutôt que de veiller dans le salon, craignant de ne pas l'entendre en cas de problème (c'est la première fois qu'elle dort dans un « grand lit », qui plus est dans un bateau !).

Enfin, encore faut-il également pour que ces dispositifs soient pleinement efficaces, que l'un des habitants soit présent et puisse éventuellement de cette manière exercer un effet dissuasif. Ainsi, en 2017, l'Association des Habitants du Fleuve organise son premier « village flottant », événement festif rassemblant tous les membres à Namur durant un week-end de juin. Des repas communs, parades aquatiques et un colloque sur le thème de l'habitat fluvial en Europe sont organisés. Lors des préparatifs, l'une des sources de tensions les plus importantes concerne le logement des intervenants que nous avons invités à parler et que nous allons rencontrer pour la première fois dans ce cadre. Pour limiter les frais d'organisation, les membres du comité, alors très enthousiasmés par la perspective de cette journée, se mettent d'accord sur une formule d'hébergement « chez l'habitant », soit chez l'un d'entre eux.

Mais au moment de répartir effectivement les chambrées, chacun se renvoie la balle, de moins en moins courtoisement, refusant catégoriquement tout à coup d'accueillir chez eux ne fut-ce qu'un seul de ces invités. La raison de ce refus ne tarde pas à émerger : ils n'ont, disent-ils chacun à leur manière, pas de chambre adéquate pour les accueillir (alors qu'ils possèdent tous au moins une chambre d'amis en plus de la leur) et, comme ils ne les connaissent pas encore, ils s'inquiètent de les laisser circuler dans leur bateau en leur absence puisque, pour leur part, ils seront probablement pendant ce temps au four et au moulin sur le quai ou sur le bateau qui accueille les activités. Lorsque je m'enquiers alors de savoir qui accepte de me loger dans ce contexte, c'est l'inverse qui se produit ; chacun argumente que, connaissant déjà leurs bateaux respectifs, je pourrais y surveiller les allées et venues. En outre, il fallait encore trouver un endroit pour convier

tout ce petit monde à un petit-déjeuner le lendemain matin, ce qu'aucun ne voyait d'inconvénient à organiser chez lui, puisqu'ils seraient alors présents à bord...

La situation fut résolue lorsque le couple de Français déclara de lui-même avoir pris une chambre d'hôtes dans le centre de Namur et lorsque les intervenants flamands nous apprirent qu'ils repartiraient le soir-même. Aucun d'entre eux n'avait eu vent de ces embrouillaminis mais, étant habitants de bateaux-logements eux-mêmes, on peut supposer qu'ils les avaient anticipés, maîtrisant les règles implicites en la matière... De même, lorsque les Flamands nous invitent plus tard à leur assemblée générale à Gand et qu'ils nous proposent le logement, (que j'accepte au contraire de Tyler) je ne suis pas logée chez l'un deux – à ma grande déception, n'ayant pas encore compris ces dynamiques – mais dans un bateau-auberge de jeunesse... Quant à l'invité britannique, il fut casé dans le bateau de l'un des membres de l'association qui n'y vit que très ponctuellement tandis que, en ce qui me concerne, il fut décidé que j'occuperais la seconde chambre d'invités sur ce même bateau, afin de le prendre en charge... Enfin, au vu de la météo estivale, le petit-déjeuner commun n'eut lieu à bord d'aucune habitation mais sur l'espace public du quai...

2.2.2. Ménages, emménagements et déménagements

Quelques bateaux présentent des logiques internes quelque peu différentes des motifs qui viennent d'être décrits. Les plans de deux d'entre eux par exemple (dont l'un a depuis lors été modifié et n'entre plus dans cette catégorie) montrent deux accès différenciés depuis le plat-bord vers les intérieurs, sans que les pièces de part et d'autre de ces accès ne communiquent entre elles. D'autres encore possèdent une entrée commune à partir de laquelle partent deux enchainements de pièces ; deux ramifications indépendantes (les bateaux-logements précédemment décrits ne possèdent qu'un seul « séquençage »). Ces configurations s'éclaircissent lorsque l'on sait que ces bateaux précisément sont en réalité habités ou destinés à l'être, temporairement ou de manière permanente, par des personnes étrangères à la maisonnée ou encore par des membres de la famille des propriétaires¹⁷⁹, majeurs et indépendants financièrement.

Deux types de configurations particulières qui pointent du doigt vers un indicateur essentiel pour appréhender les intérieurs des bateaux d'habitation, à savoir la

¹⁷⁹ Ce dernier cas de figure constitue une donnée passionnante, extrêmement utile pour comprendre les enjeux liés à la transmission du bateau notamment, qui sera détaillée dans le dernier chapitre.

composition du ménage¹⁸⁰ vivant effectivement à bord. Une donnée qui influence directement les aménagements du bateau ainsi que son évolution. Entièrement transformée en logement, les contours de la péniche ne correspondent plus en effet ni aux limites de l'unité familiale, ni à celles de l'unité de résidence et encore moins à l'unité de production comme on a pu le voir avec le bateau de commerce (Wateau, 1989).

D'abord, à l'exception de quelques ménages (plus jeunes ou n'étant pas en couple), tous les habitants fluviaux rencontrés ont connu au moins un divorce dans leur vie, ou au moins une séparation d'avec le parent de leur(s) enfant(s). Dans un pays où le taux de propriété avoisine les 70% (OCDE, 2015) et où l'âge de l'achat de la première maison concorde depuis longtemps avec l'âge du premier mariage¹⁸¹, cela signifie également que tous, à quelques très rares exceptions près, ont précédemment habité à terre dans une maison acquise dans le cadre d'un projet conjugal, revendue en tout ou en partie (dans le cas où l'ex-conjoint y réside toujours) suite à leur séparation. Il arrive également fréquemment que cette rupture survienne à bord. L'un des deux conjoints débarque alors, généralement la femme, le projet d'habitation flottante étant plus souvent initié et porté par l'homme (voir partie III, point 2.2.3.).

C'est ce qui est arrivé à Vincent qui, quand je le rencontre pour la première fois sur le bateau de son voisin que j'occupe en son absence, me brosse le tableau à grands traits. Il rencontre son ex-épouse peu de temps après avoir acheté sa péniche, sur laquelle ils emménagent à deux malgré les importants travaux qui restent encore à effectuer : sans eau chaude et sans chauffage dans une embarcation non isolée dont les parois sont de véritables ponts thermiques, ils se réveillent le premier hiver avec les draps gelés, la cale est remplie de « brols »¹⁸² qu'il faut évacuer, il n'y a pas encore de sol ;... Lorsqu'ils divorcent quelques années plus tard, c'est elle qui quitte le bateau. Entre temps, ce dernier a été aménagé en partie grâce à son aide, ainsi qu'il me l'explique – visiblement ému – la dernière fois que nous nous voyons. Il m'en reparle plus tard et son témoignage montre bien la manière dont l'occupation et la fonction des pièces évoluent au gré des circonstances familiales et conjugales (19-12-2016) :

¹⁸⁰ « Le ménage est constitué, soit par une personne vivant habituellement seule, soit par deux ou plusieurs personnes qui, unies ou non par des liens de parenté, occupent habituellement un même logement et y vivent en commun » (« ménage » sur Statbel, le site de l'Office belge de Statistique).

¹⁸¹ En 2011, l'âge du premier achat était de 31 ans (Source : étude Immoweb) tandis que l'âge au premier mariage était de 32,5 ans pour le premier conjoint et de 30,2 ans pour le second (Source : Statbel). A nouveau, il aurait été intéressant de comparer l'évolution de ces âges au fil des années et avec plus de recul, mais je ne suis pas parvenue à me procurer les données brutes en la matière...

¹⁸² Belgicisme désignant des objets sans importance et, plus largement, un fouillis général, du désordre.

J'avais d'abord des plans un peu sur la comète. [...] Ouais, ça s'est pas fait sans mal... J'ai un peu embarqué ma femme pour faire avancer aussi. C'était pas évident. Et puis ça s'est fait finalement, ça a été énormément de travail. [...] Y'a un truc qu'on a mis beaucoup de temps à trouver, mais finalement oui, c'est l'histoire d'escaliers en « L », pour garder ça [montre la petite pièce qui nous fait face] qui était à l'origine censé être un bureau ici derrière mais qui est pour le moment un débarras, ce sera sans doute un débarras, je verrai au fur et à mesure. C'est-à-dire que du temps de ma femme, on a vécu à deux, voire à beaucoup [ils ont accueilli différents membres de la famille de son ex-épouse]. Et c'est pour ça que plus il y a du monde, plus t'as besoin de pièces. Plus t'es seul, moins t'as besoin de pièces. Parce que les pièces où t'es pas, c'est des pièces gâchées. Donc c'est pour ça que la pièce-là c'est un débarras : je vais pas aller m'isoler moi dans un petit kot¹⁸³ alors que le poêle est ici, quoi. Je suis chez moi, c'est ma pièce donc voilà.

Parallèlement à ces divorces, une partie des habitants se remarie ou se remet en couple. En termes de dynamiques conjugales et résidentielles, soit l'installation à bord se fait en même temps pour les nouveaux conjoints, soit la nouvelle compagne y emménage au bout de quelques temps. Il arrive également que les deux partenaires gardent chacun leur habitation, l'une à terre, l'autre sur l'eau. Le quotidien s'organise entre ces deux lieux de vie pour Hervé et Sofia par exemple, qui possède un appartement à moins de 3 kilomètres du lieu d'amarrage du Mataf. Au bout de six années de relation, les journées se structurent comme suit : tandis qu'Hervé vaque à ses occupations à bord, Sofia se rend dans son propre immeuble, qui est aussi son lieu de travail. Ayant pris en charge les tâches ménagères, elle y lave également le linge du couple et y prépare régulièrement les soupers, le Mataf ne disposant ni de machine à lessiver, ni de four...

Le soir venu, Hervé vient la chercher pour rapatrier le tout à bord ou elle s'y rend avec sa propre voiture. Désormais, les nuits se passent exclusivement sur l'eau, sauf circonstances exceptionnelles : en cas de crues par exemple, le vacarme provoqué par le courant et les objets charriés les empêchent de fermer l'œil ; ils déménagent alors dans l'appartement de Sofia en attendant le retour au calme. Si d'aventure Hervé part avec le bateau, elle l'accompagne pour autant que son travail le lui permette, le rejoint le soir ou loge dans son pied à terre. A l'inverse, lorsque c'est elle qui est en voyage, il la rejoint sans le bateau ou, selon la nature du déplacement et la durée de celui-ci, reste y loger en

¹⁸³ Belgicisme : placard.

attendant son retour et, enfin, quand Hervé décide de s'absenter mais qu'elle ne peut l'accompagner, elle dort à bord et y passe ses temps libres.

Ensuite, de un à deux voire trois, c'est le nombre d'enfants par habitant fluvial – une moyenne qui tire plutôt vers le bas puisque la part de fluviaux sans enfant n'est pas dérisoire. En outre, l'âge moyen des propriétaires fluviaux rencontrés étant de 55,3 ans¹⁸⁴ (emménagement à bord depuis la fin de la quarantaine jusqu'à plus de soixante ans), leurs enfants ont généralement atteint l'âge d'avoir quitté le foyer pour fonder le leur ou, s'ils sont encore mineurs, vivent en alternance entre les résidences de leurs deux parents. Par conséquent, ils sont rares les enfants ayant grandi exclusivement à bord...

Les filles de Claude par exemple y ont habité plus de dix ans, jusqu'à ce que leur mère débarque et aille s'installer à terre dans un village avoisinant ; même chose pour le fils de Paul qui vient tous les week-ends chez son père, amarré à 5 kilomètre de chez sa mère, une des raisons pour lesquelles Paul tient particulièrement à conserver son emplacement. Patrick et Lucie quant à eux montent à bord lorsque Diego, leur premier enfant, est âgé de quelques mois. Ils lui aménagent une petite chambre près de la leur, à côté de la salle de bains, de l'autre côté du couloir où se trouve celle de son frère de 9 ans son aîné, issu d'une précédente union. Quand ils se séparent, Lucie emménage d'abord quelques années dans une maison située à moins de 3 kilomètres du lieu d'amarrage de son ancien compagnon, ce qui facilite les trajets pour leur fils. Récemment, la distance entre les deux domiciles s'est même encore réduite à une centaine de mètres seulement puisqu'elle a acquis un bateau d'habitation sur le même bief...

¹⁸⁴ Les extrêmes étant pour la valeur inférieure de 29 ans et pour la valeur supérieure de 79 ans ; l'âge médian étant de 56 ans. N'ayant pas de données précises concernant le nombre d'enfants à charge vivant à bord, ponctuellement (dans la grande majorité des cas) ou de manière permanente (beaucoup plus rarement), et représentant probablement tout au plus 1/10^{ème} de la population totale, ils n'ont pas été pris en compte dans le calcul de cette moyenne. Il faut en outre ajouter que les populations les plus jeunes sont aussi généralement celles qui quittent le bateau le plus rapidement, en raison de changements de projets résidentiels plus rapides.



Calendrier d'une fratrie à bord: une semaine chez le père (sur la péniche), l'autre chez la mère (qui fait du piano).



De gauche à droite, de haut en bas: Echelle de meunier menant aux espaces de vie depuis la marquise qui fait office de hall d'entrée | Escalier débouchant dans les cales aménagées, directement depuis le plat-bord, par l'intermédiaire d'un capot au sol | Dans une chambre située en lieu et place du peak avant, une paire d'escaliers débouche du salon; une autre mène plus bas encore, dans un dressing et une pièce d'eau | Echelle de meunier menant au salon depuis la cuisine et salle à manger en contre-haut. Les seules fenêtres sont zénithales.

En grandissant, la chambre de Diego devient trop petite. Il établit donc ses quartiers dans celle de son frère, présent par intermittence uniquement puisque vivant chez sa maman le reste du temps. La « chambre de bébé » sert maintenant à entreposer du matériel, ce qui ne convainc pas Patrick qui souhaite lui trouver une fonction plus définie, pour laquelle il me met à contribution (19-12-2016) :

J'attends tes idées hein ! Peut-être un grenier, vu qu'il y a pas de caves... Voilà, y'a toujours la table à langer, le petit meuble, le petit lit qui est toujours là. Voilà maintenant ça sert à stocker des parapentes... Donc qu'est-ce qu'on va faire de ça ? [s'adresse à Diego] Peut-être que [Diego] voudra un jour revenir là-dedans. Mais il devient grand. Hein [Diego] ? Qu'est-ce qu'on va faire de cette chambre ? Une salle de jeux ? Comme ça tu m'envahis plus le reste de la péniche avec tes jeux ? [...] Mais il est très content avec son frère là dans son lit superposé ; ils s'amuse bien.

A 50 ans, Stéphane et Fabienne ont revendu l'appartement de cette dernière pour vivre sur l'eau à une dizaine de kilomètres de là avec leur fille de 7 ans, demi-sœur de trois jeunes vingtenaires ; l'un par le père, les deux autres par la mère. Même s'il s'agit plutôt du rêve de Stéphane, Fabienne ne regrette absolument pas leur choix, à une exception près (25-09-2017) : « s'il m'arrive quelque chose, mes filles n'ont rien ; je n'ai plus de maison à leur donner. Bon, j'avais encore la maison de ma grand-mère donc je leur laisse. Mais à 22 ans, elles peuvent avoir leur indépendance. Elles sont contentes de pouvoir inviter leurs amis, de s'organiser comme elles veulent ». Plus tard, elle répétera : « passer de la terre à l'eau, j'ai pas eu difficile. Ce qui a été plus dur, c'est de laisser mes deux grandes ». La plus petite quant à elle ne saute pas directement de joie à l'idée d'habiter sur un bateau, pensant aux amis et amies du quartier qu'elle doit quitter : « Ici, tout le monde a notre âge, 40 – 50 ans et plus parfois. C'est la seule de son âge. Donc c'est pas toujours drôle pour elle, mais elle s'occupe. Surtout que maintenant, les parents de ses amis dans l'[ancienne] rue ils divorcent... Donc elle se dit que tout compte fait c'est pas si mal d'être ici puisque de toute façon eux vont déménager aussi... ».

Enfin, si l'on dénombre bien une poignée d'habitants utilisant leur bateau comme moyen ou lieu de production¹⁸⁵, en tout ou en partie, à temps plein ou temps partiel (sculpteur, écrivain, décorateur, musicien, pyrotechnicien,...), presque tous les habitants travaillent

¹⁸⁵ Pour rappel, les bateaux d'habitation à vocation partiellement ou entièrement économique reposant sur une économie issue du secteur touristique (gîtes, hôtels, bed&breakfast et assimilés), de l'HORECA ou du divertissement (cafés, discothèques, salles de réception et de réunion, restaurants,...) ont été exclus de la recherche.

à terre (à titre d'indépendant ou comme salarié, en bureaux ou en déplacement). Il faut y ajouter également les fluviaux qui ne travaillent pas ou plus, à l'image des retraités, rares chômeurs et rentiers¹⁸⁶. Quelques-uns encore, mais ils sont très loin d'être majoritaires, travaillent sur l'eau, sans leur bateau d'habitation cependant, comme matelots, capitaines ou salariés pour des compagnies de transport fluvial et maritime, touristiques ou marchands. On s'en aperçoit déjà et on y reviendra : le niveau d'étude et le type d'activités professionnelles exercés par les habitants du fleuve sont particulièrement hétérogènes¹⁸⁷.

En résumé, la péniche entièrement transformée en logement, ses contours ne correspondent plus ni aux limites de l'unité familiale, ni à celles de l'unité de résidence et encore moins à l'unité de production, elles l'excèdent en tous points. Comme nous l'avons vu, les familles fluviales sont (à quelques exceptions près, toujours) toutes recomposées ; certains vivent seuls à bord, sans enfant ou par intermittence, montés à bord à deux ou non, ou rencontrant quelqu'un en cours de route... Quoi qu'il en soit, le bateau constitue le lieu de vie principal, parfois prévu pour accueillir les enfants en visite, déjà grands et vivant ailleurs (ou les petits-enfants), dont les intérieurs évoluent selon les contingences familiales. Une seconde maison, à terre, peut également entrer en ligne de compte dans l'organisation des habitants. On pense à celles revendues suite à un divorce ou héritée, mais toujours fréquentées par des enfants devenus autonomes ou ballottés entre les résidences de leurs parents séparés, dont au moins l'une d'entre elles

¹⁸⁶ Dans le cadre d'un questionnaire destiné à créer un « bottin » reprenant les hobbies et savoir-faire des membres pour faciliter les échanges de services, nous avons recensé les (ex) activités professionnelles suivantes parmi la petite cinquantaine de réponses reçues : (anciens) bateliers, capitaines de bateaux (4), architectes (4), architecte d'intérieur, artificier, cuisiniers-restaurateurs (2), auditeur en environnement, chauffeur ; conducteur de travaux et gestionnaires de chantiers (2), consultante en soins et bien être, enseignants (3), techniciens-ouvriers en matériaux divers (2), étudiant ; gendarmes, pompiers et militaires (5), fonctionnaires (5), rentiers (2), imprimeur, ingénieur du son, ingénieur-électricien, électricien, menuisier-ébéniste, musicien, sculpteur de décors, photographe, psychologue, comédien, directeurs et organisateurs d'événements artistiques et culturels (3), gérant de bar, soudeur, styliste. La liste peut être complétée avec les métiers suivants, récoltés sur le terrain : maître-nageur, écrivain, tatoueur, éducateur, ouvrier en usine, représentant immobilier, dératiseur et désinsectiseur, informaticien.ne (2), aide-ménagère, scénariste, femme au foyer, ouvrier communal, secrétaires-comptables (2),...

¹⁸⁷ Ce que l'on peut déjà faire observer, c'est que la situation socio-économique des fluviaux n'est pas nécessairement celle qui m'a maintes fois été suggérée, autant par des collègues lors de conférence, des relations professionnelles, amis, connaissances, (médecins même !) ... D'aucuns en effet (probablement sur base de leurs fantasmes à l'égard du milieu fluvial qui, à les en croire, ne compterait que de jeunes artistes urbains idéalistes) qualifient volontiers le milieu de « bourgeois bohème ». Ainsi, s'il fallait leur mettre une étiquette, c'est plutôt à l'idéal type des « champêtres ancrés » ou des « citadins individualistes » (Thomas & Pattaroni, 2012) qu'il faudrait les rattacher, des profils clairement de centre-droite plutôt que de gauche...

est sur l'eau. Il peut s'agir également des propriétés à terre sources de rentes ou occupées en partie par l'un des conjoints vivant à bord.

Enfin, tous les matins, la plupart des habitants quittent leur maison flottante afin de se rendre sur leur lieu de travail, fixe (fonctionnaires, enseignants, secrétaires,...), ou fluctuant (aide-ménagères, peintres en bâtiment,...) mais sur la terre ferme en tous cas, sauf pour une poignée d'entre eux. Ceux qui restent à bord travaillent depuis leur domicile ou fonctionnent sur base d'horaires variables, fonction des saisons et des demandes (matelots, scénaristes,...), ne travaillent pas ou plus, ou ne sont contraints que par les emplois du temps qu'ils s'imposent (retraités, rentiers, indépendants...). La dimension professionnelle, qu'on laissera un temps de côté, nous permettra de comprendre plus précisément les pratiques de navigation et de mobilité quotidienne (partie IV).

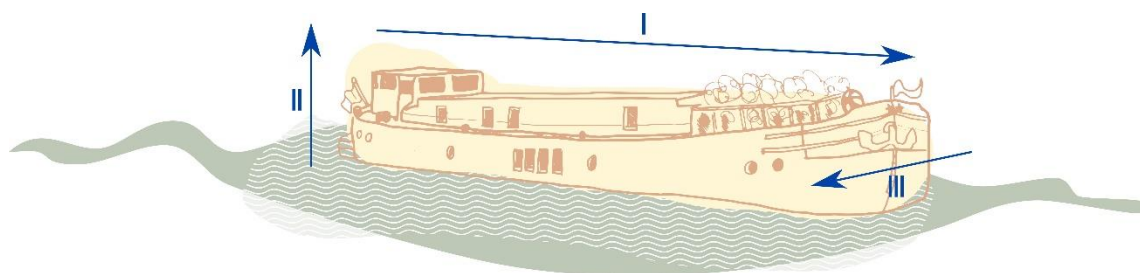
2.2.3. *Trois axes*

Bien que plus proches de l'eau que de l'air (quoique...), nous venons de découvrir des habitations aménagées autour de paliers de privacité répartis dans l'horizontalité du bateau (au plus on s'approche des pièces à usage individuel ou intime, au plus on se rapproche de l'une des extrémités du bateau, et au plus on s'éloigne de la porte d'entrée), non dénuées de « cosmicité » pour autant. Une horizontalité qui possède néanmoins un corollaire vertical puisque ces paliers reposent notamment sur des variations de hauteur (induites par les marches et escaliers). La triade marquise-rouf-salle des machines en marque l'amplitude.

En plus de celles qui viennent d'être décrites, une troisième dimension, principalement développée dans les vues d'à terre (partie III. 1.), est à prendre en considération, à savoir l'organisation latéralisée sur les deux bords du bateau, côté quai et côté fleuve. Une relation que Stéphanie Brulé-Josso relève également sur les voiliers et qu'elle met en lien avec l'anthropomorphisation des bateaux : « Le bateau, tout comme le corps humain, est latéralisé [...]. Le côté droit est socialement valorisé : le bateau recevant le vent sur l'amure tribord est prioritaire » (2010 : 207). Sur les bateaux d'habitation, si le côté fleuve semble être le plus valorisé des deux, ce traitement différencié relève plus, me semble-t-il, de contraintes inhérentes à l'amarrage, nécessairement parallèle au quai et dans le sens du courant¹⁸⁸.

¹⁸⁸ Il faudrait voir si cette latéralité se retrouve ou non à bord des bateaux-logements gantois amarrés perpendiculairement au quai, évoqués dans la partie II. Les deux flancs donnent donc dans ce cas sur ceux des voisins amarrés à droite et à gauche, sans vue sur le fleuve ou sur le quai...

On peut garder ces trois aspects à l'esprit pour la suite de la visite à bord. Dans la mesure où elles permettent d'appréhender dans toute leur diversité les relations et expériences qui se déploient et évoluent potentiellement de pièce en pièce ou dans le temps, ces trois dimensions structurent le propos en filigrane. Afin de les visualiser plus clairement, elles peuvent être résumées selon trois axes (voir le schéma p. suivante). Le premier, parallèle à la surface de l'eau, s'organise dans la longueur du bateau entre les polarités des peaks avant et arrière. Le second, vertical, perpendiculaire à l'eau mais parallèle au quai, correspond au niveau d'élévation des pièces par rapport à la ligne de flottaison, évoluant entre des parties « aériennes », plus hautes que le quai ou à sa hauteur, et des espaces plus proches de l'eau, voire en partie immergés. Le troisième axe est pour sa part parallèle à la surface de l'eau mais perpendiculaire au mur du quai et coïncide avec les deux flancs du bateau, l'un côté quai, l'autre côté fleuve.



2.3. Cuisine, salle à manger, salon : ce que le temps fait à l'usage (et inversement)

2.3.1. Voir et se laisser voir, le jeu des apparences

Directement accolée à l'ancienne unité de logement batelière, une grande pièce ouverte occupe généralement l'espace jusqu'au centre du bateau sur une surface équivalant à peu près au tiers voire à la moitié des anciennes cales. Y cohabitent différentes fonctions toutes néanmoins prévues pour des usages collectifs, à destination du ménage ou des relations extérieures au noyau familial. On trouvera typiquement dans le prolongement les uns des autres, délimités par le mobilier, un espace dédié à la préparation des repas (composé d'une cuisinière, d'un frigo et de meubles de rangement pour les ustensiles), un autre caractérisé par une table entourée de chaises, prévu pour manger mais aussi pour y prendre le café ou l'apéro, recevoir des réunions de famille, d'amis, associatives,... ainsi que, dans certains cas de figure, des salons, prolongeant les possibilités de réception mais aussi de détente et de loisirs.

Il arrive que certaines entrées principales débouchent directement dans ces espaces au caractère certes public mais déjà pourtant fortement intimes. La section consacrée aux seuils ayant déjà été étayée, nous savons désormais ce qui permet cette irruption franche. La configuration en espaces ouverts connaît également des variations où cuisines, salles à manger¹⁸⁹ et d'autres cellules telles que des buanderies, sont organisées dans des pièces séparées par des marches, portes et cloisons, distribuées le long d'un couloir. Ceux-ci sont d'ailleurs omniprésents à ce niveau, organisant les possibilités de mouvements vers les autres espaces de l'habitation, d'usage plus individuel et plus intime ; cela nous est désormais familier.

Vis-à-vis du tirant d'air, ces espaces sont toujours situés en contrebas des marquises. Le niveau du sol soit reste légèrement au-dessus de la ligne de flottaison ou à son niveau soit, suivant les habitations et dans des proportions relativement égales, est placé franchement en-dessous. Dans les deux cas de figure, rares (mais pas inexistantes) sont les fenêtres – souvent de taille généreuse dans ces pièces – qui surplombent entièrement le quai. Par conséquent, elles « placent l'habitant en vitrine » (Chollet, 2016 : 324) en offrant *de facto* aux passants une vue plongeante sur ces séjours et, aux habitants, un paysage composé du sol du halage ou des pierres du mur de soutènement. Ainsi, fréquemment, rideaux, papier occultant ou vitres teintées, stores déroulants, fenêtres zénithales,... (voir photos de la section III.1.3.) soustraient aux regards les pièces ou parties de pièces situées sur ce bord, surtout là où aucune bande enherbée ne vient faire office de zone-tampon entre un chemin public et le fleuve.

Fabienne et Stéphane ont, pour leur part, installé des vitres latérales teintées, transparentes depuis les intérieurs mais réfléchissantes depuis le halage, ce qui leur permet de ne pas se couper entièrement des interactions avec ce côté, voire de les intégrer à leur quotidien : « parfois on s'assied dans le fauteuil [qui fait face à la fenêtre donnant sur le quai] et alors on regarde. Et tu vois les bonnes femmes qui s'astiquent, t'en as qui viennent coller leur nez [au carreau]... Alors souvent [Stéphane] il crie un grand coup et comme c'est pas isolé on entend fort de l'extérieur. Ils font des bonds sur place ! » s'en amuse-t-elle (25-09-2017). Les stores en tissu des anciens propriétaires ont été rapidement changés par des modèles à lattes modulables chez Philippe, afin de « voir plus ou moins qui est derrière ou pas du tout » car, de son avis, « c'est quand même

¹⁸⁹ Ici nommés « salles à manger » par facilité, une dénomination qui pourrait cependant laisser penser qu'il s'agit de pièces closes séparées des cuisines alors qu'en réalité ces espaces sont généralement situés dans le prolongement de ces dernières ; les îlots équipés délimitant un espace dédié à la préparation des repas tandis que les tables entourées de chaises instaurent le lieu où sont pris les repas.

beaucoup en insécurité ici pour l'instant » (20-06-2012). Paul enfin, pour éviter les regards indiscrets tout en gardant la possibilité de jeter un œil à l'extérieur, a directement préféré installer des fenêtres rondes de taille plus modeste. Un choix qui, selon lui, en dit beaucoup sur la personnalité des résidents (16-02-2017) :

J'ai pas de grandes fenêtres-machin mais de nouveau, je pense que ça correspond aux personnalités des gens. Bon, [Claude] il a de grandes fenêtres tu vois qui donnent de sa pièce, tu vois vraiment à l'extérieur. C'est chouette, lumière, tout ce que tu veux. Et ça, c'est un truc que je n'aime pas dans le sens, j'aime pas être, j'aime pas qu'on me voie chez moi. Tu vas me dire : tu mets des rideaux et tout mais des trucs [il parle de ses hublots] comme ça, ça me suffit. Je peux voir comme ça ce qui se passe et je pense que de l'extérieur on voit pas trop ce qui se passe ici. Ma personnalité fait que j'aime bien être un peu discret quoi. 'Fin pas discret mais tu vois ce que je veux dire ?

Voir sans être vu, en somme. Ces stratégies n'empêchent en effet aucunement les occupants de constamment garder un œil sur les allées et venues du quai. Il arrive fréquemment d'ailleurs qu'au cours d'une conversation, l'un des interlocuteurs se lève pour baisser la latte d'un store ou entrouvrir un rideau et contrôler des mouvements qui lui paraissent suspects. « Qu'est-ce qu'il fout celui-là ? » lance Benoît, interrompant la réunion qui se tient dans la salle à manger, se contorsionnant pour scruter le halage, pourtant situé dans son dos. Bart se redresse et tend le cou pour mieux voir à travers le hublot : « Oui c'est ce que j'étais aussi en train de me demander figure-toi. Il regarde un truc depuis tout à l'heure ». Il ajoute, sans cesser de regarder : « y'a encore une voiture qui est venue rôder la semaine dernière » (23-04-2015). A Anderlecht, fatiguée et n'ayant aucune envie de me faire apostropher, il m'est arrivé de faire des détours pour éviter de passer sous les fenêtres des voisins en me rendant sur l'un des bateaux situé en bout de concession...

Un autre jour, sur la Meuse cette fois, je rends visite à Jacqueline qui, je l'apprends, est en différend avec son voisin qui lui reproche de gérer le club où ils sont amarrés de manière trop peu transparente. Nous sommes installées dans sa cuisine, la fenêtre côté quai est dans mon dos et, alors qu'elle vient d'exprimer son regret que « chacun surveille les faits et gestes des autres », elle s'exclame : « Tiens ! Là ! Ne te retourne pas parce qu'il va savoir que je parle de lui mais il est en train de regarder donc il a vu que tu étais là et je suis sûre qu'il pense que j'ai contacté l'Association pour les avoir de mon côté. Donc avant que tu viennes, j'ai bien dit à tout le monde que tu venais, mais que c'était pour ton petit

travail » (12-12-2016). En effet, je m'étais amusée de constater que mon arrivée coïncidait de manière un peu trop exacte avec le moment où chacun avait décidé, qui de balader le chien devant le bateau de Jacqueline, qui de s'intéresser au robinet d'eau du quai, qui de jeter un œil aux pots de fleurs pourtant forcément navrants en plein hiver...

2.3.2. *Des scènes qui « fluent » dans les séjours*

En été, quand les intérieurs surchauffés par la chaleur du soleil accumulée par l'acier deviennent insupportables, ce sont préférentiellement les fenêtres situées côté fleuve qui sont alors ouvertes pour laisser l'air circuler. Sur ce flanc, les châssis viennent encadrer le défilement des scènes de la vie fluviale, infinies dans leurs reconfigurations constantes. Les mouvements des bateaux de commerce, oiseaux, poissons, kayakistes,... se croisent indéfiniment ; ils se font, se défont et se refont au fil de la journée et des saisons : « Dans un train, c'est toi qui bouges et tu regardes passer le paysage. Mais quand tu habites dans un bateau, c'est le paysage qui défile juste pour toi » déclare Catherine à cet égard. Néanmoins, dans certains intérieurs où des fenêtres plus étroites que hautes sont placées à la jonction avec le plafond, ces tableaux se laissent contempler debout uniquement ce qui, de l'avis de Michaël chez qui les vitres prennent toute la hauteur du mur, est une aberration (20-09-2017):

Oui quand [Tyler] est entré ici la première fois et qu'il a vu mes fenêtres il a dit : beh merde ! Ben oui [...] chez lui on ne voit jamais l'eau. J'avais déjà cette fenêtre-là et l'autre c'était un mur puis un jour, je mangeais ici [en face de la fenêtre] et je me suis dit : « mais [Mick] ! tu ne verras jamais la Meuse ! » Donc j'ai pris ma disqueuse et j'ai fait la deuxième [fenêtre]. C'est comme dans la cuisine, normalement on a une table haute mais elle est cassée donc on a remis celle-ci [plus basse], mais normalement on va en remettre une haute pour être à hauteur [de la fenêtre].

Les faces-à-faces impressionnants (gros gabarits passant très près) ou désagréables (curieux, déchets,...) constituent bien entendu une éventualité mais, sur un fleuve qui permet et tolère difficilement les arrêts, ils sont nécessairement éphémères, se déplacent aussitôt avec le courant et disparaissent de la vue des habitants dès lors que leurs trajectoires respectives cessent de se croiser. A certains égards, il s'agit d'ailleurs plus d'une expérience temporelle que spatiale, comme l'exprime Daniel (07-04-2017) : « 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 ». En outre, il suffit que le bateau lui-même soit en

déplacement pour rebattre complètement les cartes et renforcer cette expérience d'environnement mobile (25-09-2017, je souligne) :

Ca fait aventure, ça bouge tout le temps, remarque Fabienne. Et par exemple quand on était à Péronne, on s'asseyait ici à la table de la cuisine [face au fleuve] pour boire le café et on disait toujours que c'est comme si on avait un cadre. On voyait vraiment que ça changeait ; *on voyait les saisons qui passaient !*

Loin de représenter des entités étanches l'une à l'autre, intérieurs et extérieurs fluent les uns vers les autres, ainsi qu'en témoignent notamment les nombreuses araignées. De « toutes les dimensions, tous les formats, on peut en faire des collections si on veut » déclare cet habitant au micro d'une émission de télévision¹⁹⁰. Elles tissent leurs toiles aux encornures des fenêtres, d'un côté comme de l'autre et en travers, nidifient entre les deux dans les joints censément étanches. Des bestioles précieuses néanmoins pour limiter la présence d'autres insectes dans les espaces de vie à l'image des moustiques ou des mouchettes qui, du printemps à l'été, prolifèrent dans ces milieux humides. Mais de manière plus flagrante, ce sont les objets disposés dans ces pièces de séjour qui « reflètent le monde extérieur » et ouvrent « vers le dehors actif, vers la rue proche et vers l'ailleurs, le voyage sur le vaste océan » (Serfaty-Garzon, 2003 : 114).

2.3.3. *Décoration, ordre, propreté : l'habit(ation) ne fait pas le moine*

« Le voyage sur le vaste océan ». Une métaphore qui, sur les bateaux d'habitation, peut être entendue littéralement tant les décorations évoquent sans équivoque les univers marins et fluviaux, les voyages et les explorations. Figurines de marins, roues à bras et bouées variées, livres de navigation, de voyage, photos d'amarres, de péniches d'époque et du bateau lui-même, peintures de scènes fluviales, tasses estampillées « à l'abordage » ou boîtes marquées d'une ancre, coquillages, maquettes de voiliers, hublots-miroirs ou cadres, rame en guise de rampe d'escaliers, pieds de lampes en forme de phare, planches de surf, sets de tables à marinière,... Mais aussi : statuettes d'éléphants, peaux de crocodile, meubles en bois exotique, cartes postales provenant de l'autre bout du monde, souvenirs de vacances, magazines de sport en tous genres, cartes du monde ou de parties de mers et continents,...

Exposés de manière plus ou moins ostentatoire et dans des proportions plus ou moins importantes suivant les bateaux, ces assemblages syncrétiques confondent milieux

¹⁹⁰ « Je vis sur une péniche ! » (29 avril 2016). De quoi je me mêle. RTL-TVI.

fluviaux et marins en un même « projet de navigation ou idéal de navigation recherché » (Serfaty-Garzon, 2003 : 283) ou, plus largement, en un « univers du voyage » et « rêve d'un 'ailleurs' » (Lion, 2018 : 181) dont le fleuve, la mer ainsi que les bateaux quels qu'ils soient, semblent être les garants. Des qualités qu'Anne Monjaret relève également à propos de coquillages ordinaires présents dans les intérieurs qu'elle analyse (2012 : 69) :

Avec les coquillages, c'est « le monde qui vient à soi ». Ils incarnent les souvenirs de voyages que l'on aime à se remémorer mais aussi des « souvenirs de voyages – que l'on n'a pas faits » (Chevalier, 2001 : 510). Contrairement à d'autres bibelots, leur seule évocation les sort de l'ordinaire en stimulant un imaginaire : on se prête à rêver de vacances au bout du monde – d'exotisme – ou plus modestement de vacances à la plage – et de familial –, une évasion en quelque sorte sans voyage effectif, un appel du large sur place, à portée de mains ou d'oreilles.

Outre cette « fonction poétique » d'évocation (Schwartz, 1990 : 420, dans Lion, 2018 : 183), ces objets répètent en les matérialisant les idéaux représentés par la vie à bord aux yeux des habitants, exprimés dans les discours par leur souhait « de retrouver une liberté perdue, d'entrer en contact avec les éléments naturels, de voyager autour du monde ou tout simplement d'avoir un regard distancié (qui n'est plus le privilège de l'ethnologue) sur sa ville » (Josso-Brulé, 2010 : 286). En outre, pour ces habitants qui, on l'a vu, plus que d'en rêver, entretiennent des passions et passe-temps qui leur permettent de se déplacer et de voyager sur terre, sur fleuves et canaux mais aussi pour certains d'entre eux sur mer, ces objets possèdent des qualités mnésiques. A l'image des coquillages précédemment cités, ils permettent en effet « de se remémorer des gens, des lieux et des moments. Ils sont les traces matérielles et mnémoniques d'une balade, d'un voyage, d'une mission, des traces qui constituent une topographie mémorielle qui ne demande qu'à être cultivée, au risque de s'effacer des souvenirs personnels et de n'être plus qu'un cliché du voyage » (Monjaret, 2012 : 70).

Un rôle qui n'est pas limité à ces artefacts en particulier et qui s'étend bien entendu à l'ensemble de ces intérieurs hétéroclites dans lesquels cohabitent par exemple aussi bien meubles Ikea récemment achetés que meubles de famille hérités ou acquis lors d'une séparation, alors détachés du dispositif particulier dans lequel ils s'inscrivaient et transportés d'une résidence à une autre pour composer un nouvel ensemble, avec ceux du nouveau conjoint éventuel. A ceux-ci s'ajoutent les legs des anciens propriétaires, ainsi que cela a déjà été évoqué : hublots, planches, outils, photos, cadrans, bibelots...

dont certains sont utilisés, réparés, retapés, détournés et prennent part à ces agencements particuliers. Un habitant a même récupéré le chat du résident précédent, parti habiter en Côte d'Ivoire...

On voit à nouveau ainsi que cela avait été mis en évidence dans le rouf comment ces intérieurs sont le résultat d'une mutualisation à laquelle chaque membre du foyer autant que le « maillage dense » de leurs sociabilités est susceptible d'avoir contribué (Pedler, 2016 : 55). Pour cette raison, bien que cette valorisation de l'ailleurs soit un trait commun à ces intérieurs de bateaux habités, ils n'en restent pas moins tous extrêmement différents et ne permettent aucunement à mon sens de distinguer des typologies, à l'inverse des mobile-homes en campings résidentiels étudiés par Gaspard Lion (2018). Ces derniers en revanche partagent probablement avec les bateaux-logements un certain hétéroclisme : « Les traits décoratifs observés ne dessinent cependant pas un univers des goûts et des styles de vie unique, ce qui renvoie à des différences de ressources, de trajectoires et d'appartenances sociales et générationnelles » (2018 : 179).

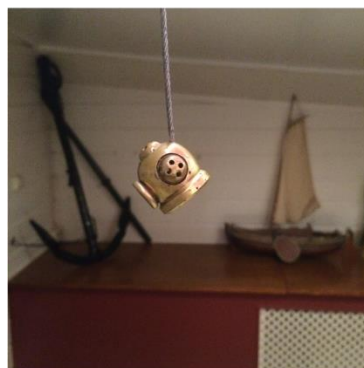
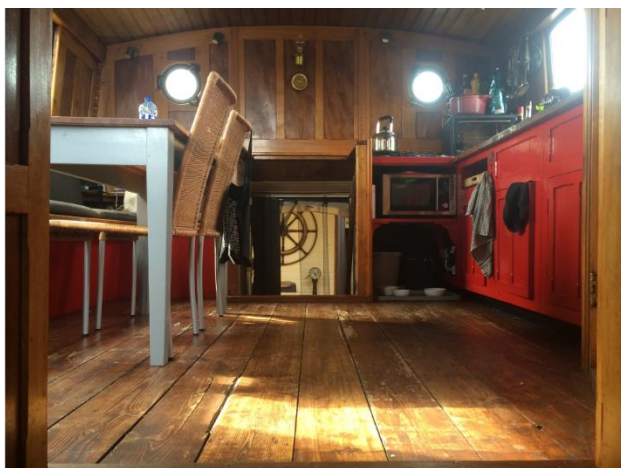
Pour ma part, je n'ai probablement pas investigué suffisamment en détails les nombreuses « muséographies domestiques » (Monjaret, 2012 : 66), par ailleurs caractérisées par leur labilité (Brand, 1994), que pour distinguer la manière dont « ces marchandises véhiculent des goûts de classe qui se manifestent à la fois dans leur acquisition, dans leur disposition et dans les rôles qui leur sont assignés » (Serfaty-Garzon, 2003 : 114). Il me faut être honnête : j'éprouve un certain malaise à considérer comme acquise l'approche souvent admise dans la littérature scientifique selon laquelle salons, séjours, cuisines, salles à manger, soit les pièces les plus « publiques » de la maison, feraient l'objet d'une « théâtralisation » (Monjaret, 2012 : 66), d'une mise en scène participant « aux stratégies d'élévation ou de confirmation du statut social des enquêtés » (Lion, 2018 : 183). Dans cette vision consumériste de l'habiter, les dispositifs décoratifs assumeraient une fonction déterministe au service de résidents pour le moins superficiels (Serfaty-Garzon, *op. cit.*) :

Prolonger l'individu, lui donner en quelque sorte consistance et amplitude, en révéler le capital culturel et les valeurs au niveau des apparences, exprimer son intériorité sous la forme d'une image socialement acceptable, le rassurer sur l'existence même de son intérieur, lui donner en somme l'illusion que cet intérieur est de son fait propre.

C'est plutôt, me semble-t-il, l'extérieur du bateau et de ses abords qui pourrait éventuellement jouer cette fonction où, comme dans les campings résidentiels, « la

parcelle acquiert la valeur de support de présentation et de définition de soi (Goffman 1973) et met en jeu le statut de l'habitant » voire, comme à Anderlecht, sa légitimité à conserver sa place dans la concession (voir à ce sujet III. 2.1.2.). En effet, « [e]lle contribue également à l'établissement des réputations locales et à la diffusion de normes et d'attentes particulières en matière d'entretien » (Lion, 2018 : 188) où ordre et propreté sont constamment discutés comme critères de définition du beau et de l'acceptable ainsi que développé précédemment. Vincent m'explique aussi comment, selon lui, les bateaux qui paraissent « opulents », « comme celui de ma sœur : un gros bateau propre avec une grosse voiture devant » ou, au contraire, ceux dont l'état extérieur sale et rouillé « fait croire qu'il n'est pas habité », sont les proies privilégiées de « visiteurs » (voleurs, squatteurs, curieux) (18-09-2015).

Pourtant, bien souvent, les apparences s'avèrent trompeuses : des bateaux d'aspect négligé révèlent généralement des intérieurs aussi personnalisés que d'autres embarcations apparemment plus soignées, tous les bateaux-logements étant comme les mobile-homes décrits par Gaspard Lion « très investis affectivement, en temps et en argent » (*Ibid.*, p. 184). A l'inverse, des abords et une coque méticuleusement entretenus peuvent cacher des séjours travaillés mais complètement désordonnés. Une forme d'appropriation de l'espace domestique qui cadre bien peu avec de prétendues stratégies de mise en scène « d'une image socialement acceptable » (Serfaty-Garzon, 2003 : 114). Ainsi, si les remarques de certains occupants au sujet de l'ordre et de la propreté de leurs pièces de vie dans lesquels ils s'apprêtent à faire entrer un visiteur peuvent s'apparenter à une anticipation d'un jugement négatif qui pourrait être émis à ce sujet, ils ne s'empêchent pas pour autant de les leur révéler.



Les scènes de la vie fluviale se reconfigurent constamment sous les fenêtres des pièces de vie.

Le bois y est omniprésent, tout comme les décorations rappelant la mer, la navigation ou les voyages en général.

Des allégations qui servent à mon sens moins à s'excuser qu'à signifier à l'invité qu'on s'apprête à lui livrer une partie de son intimité en lui accordant le privilège de monter à bord et de l'accueillir dans la cuisine, le salon, la salle à manger, révélant de la sorte le lien de confiance unissant les deux protagonistes (voir à ce sujet III. 2.1.2.). Patrick, avant chacun de mes séjours sur son bateau en son absence, m'avertit systématiquement plus à titre informatif qu'en guise de justification : « c'est le bordel, il fait dégueu et j'ai rien rangé ». Et en effet, c'est au milieu d'une table jonchée de factures et de magazines, d'un divan rempli de sachets en plastique posés à la va-vite et de fruits trop mûrs attirant les mouchettes que j'ai pris l'habitude de poser mes affaires. Même chose chez Annie qui me fait entrer en m'expliquant que « c'est le bazar, je suis en plein déménagement » ou chez Vincent qui m'intime de « ne pas faire attention » car, dit-il (19-12-2016): « c'est le bateau d'un célibataire. Quand y'a quelqu'un qui vient, tout à coup tu te dis : ha ouais, y'a quand même du bordel... ».

Reste à noter que ce rapport à l'ordre n'est pas transversal : en comparaison, d'autres habitants s'auto-déclarent maniaques et aucune pièce de vie n'arbore en effet la moindre miette de pain. Mais, en quelque sorte, que ces séjours soient sobrement décorés, qu'ils ploient sous des miniatures maritimes dépoussiérées quotidiennement ou sous un amoncellement de factures grasses et non rangées, c'est le bateau comme habitation atypique qui tient lieu de façade en premier lieu aux yeux de visiteurs, et qui place *de facto* les habitants en-dehors des « représentations culturelles et traditionnelles du logement » (Lion, 2018 : 190). Une habitation qui, en outre, est communément associée à une situation de précarité économique¹⁹¹ : « ils nous prennent pour des white trash¹⁹², déclare Annie. Mais quand ils passent sur le quai, le cirque c'est eux, c'est pas nous. Les gens sont beaucoup dans la critique, on les entend parler : 'et toi tu saurais vivre sur un bateau ?' [imite et prend une mine dégoûtée] » (18-09-2017).

2.3.4. *Sur l'eau, pas de hiérarchie sociale ?*

Ainsi, c'est plus fréquemment la surprise qui prédomine face au décalage d'une part entre ce que ces derniers s'étaient figuré au sujet d'intérieurs de bateaux imaginés comme vétustes ou inconfortables et, d'autre part, entre ce que les habitants connaissent ou pensent connaître les uns des autres, et ce qui leur est donné à connaître par

¹⁹¹ Ce que Lion note d'ailleurs également à propos des mobile-homes résidentiels qu'il a étudiés qui, pour leur part, sont effectivement occupés par des personnes appartenant aux classes populaires (2018 : 190).

¹⁹² Terme d'argot américain utilisé pour désigner des individus pauvres et blancs prétendument issus des classes populaires.

l'intermédiaire de la visite de leurs espaces de vie respectifs. Dans le premier cas de figure, les réactions de visiteurs posant le pied à bord pour la première fois portent systématiquement sur la place et le confort des séjours, trahissant du même coup leurs a priori à l'égard de ce type d'habitation mais aussi des personnes qui optent pour ce choix de vie.

« On ne dirait pas comme ça de l'extérieur que c'est si grand ! C'est bien aménagé quand même. Et y'a le wifi ? En fait c'est une vraie maison ! » s'extasie une amie en entrant dans l'espace ouvert d'un séjour du bateau que je garde et où je l'ai invitée à dîner. Des phrases dont les habitants fluviaux sont familiers et qui, symboliquement, « normalisent » (Kusenbach 2009, p. 421, cité dans Lion, 2018 : 190) des habitations pour le moins intrigantes : « les gens te regardent comme s'ils allaient te lancer des cacahuètes [rires]. Mais c'est vrai quoi ! Allez, ils sont pas curieux, ils viennent juste voir, c'est presque du voyeurisme » (Fabienne, 25-09-2017).

Pour rassurer proches et connaissances ou pour mettre fin à la curiosité mal placée de collègues, les inviter à bord peut donc participer à « promouvoir les aspects positifs de l'habitat » et suffit généralement à « convaincre leurs interlocuteurs qu'on est 'bien logé' » (Lion, 2018 : 191). « Changer la très mauvaise image que véhicule l'habitat fluvial auprès du public » était d'ailleurs l'argument initialement avancé pour organiser le fameux « village flottant ». Applaudi par chacun, il fut néanmoins abandonné au bout de plusieurs réunions, les membres souhaitant réserver la visite de leurs séjours aux personnes qu'ils connaissent... Généralement, les louanges qui s'ensuivent ne sont pas sans provoquer la fierté des propriétaires concernés ou, à l'inverse, attisent leur irritation de constater qu'on eût pu penser le contraire, voire qu'on les envie, ce que Marc regrette : « les gens d'à terre ils savent pas se réjouir du bonheur des autres. Les gens me disent : 'oh mais t'as bon hein sur ton bateau ! T'as de la chance !' Mais je réponds : des bateaux à vendre, y'en a ! Y'a qu'à acheter ! » (20-09-2017).

Et à propos d'acheter (il s'agit là du deuxième volet de la proposition précédemment énoncée), les habitants fluviaux eux-mêmes sont les premiers à s'interroger (et à m'interroger) au sujet de la position sociale et financière de chacun. Marc n'a pas fini sa phrase qu'il me demande, hésitant, si Tyler a un métier car, précise-t-il, « un bateau, il faut quand même un certain apport initial pour pouvoir se le permettre »... Une idée communément relayée parmi les habitants admet en effet que « sur les bateaux, y'a pas de hiérarchie sociale » (Serge, 11-01-2012). L'eau aurait la faculté de rassembler « toutes classes sociales » (Thomas, 07-03-2012) et assouplirait des différences qui, à terre, représenteraient un obstacle à la rencontre, une spécificité que Benjamin Bowles note

également au sujet des Boaters londoniens. L'un de ses informateurs évoque à ce sujet son amitié avec un certain Justin, dont la situation financière ainsi que sa bonne éducation ne sont un secret pour personne : « J'adore être sur les bateaux parce qu'il y a toutes ces personnes qui proviennent de tous ces milieux, et ça n'a pas d'importance. Je veux dire, où d'autre est-ce que j'aurais l'occasion de trainer avec quelqu'un comme Justin ? » (Bowles, 2016 : 97, traduction personnelle¹⁹³).

Comme on l'a déjà vu, emménager sur un bateau est d'ailleurs une manière pour certains d'entre eux de recommencer à zéro et de couper les ponts avec certaines trajectoires professionnelles ou familiales. Néanmoins, changer de lieu ou même de forme de résidence ne suffit évidemment pas à gommer des manières d'être et expériences incorporées sur une vie : un accent prononcé, des erreurs de conjugaison, une démarche pataude, un nom de famille « à particule », une chevalière,... laissent en effet parfois deviner certaines appartenances sociales et bagages éducatifs. Lorsque nous distribuons les drapeaux avec Tyler, nous rencontrons par exemple sur le pas de sa porte une habitante aux vêtements déteints et éliminés dont le bateau défraîchi est jonché d'excréments d'oiseaux et de feuilles en décomposition. Par la suite, évoquant le mauvais entretien de l'habitation, Tyler la surnomme pourtant « Caroline de Monaco », probablement en référence à son allure gracieuse, à ses traits fins, à son vocabulaire soutenu... et à sa bienséance malgré son agacement patent face au président dont les façons de marchand de tapis peuvent parfois se montrer intrusives (06-05-2016).

Ainsi, bien que de nombreux collègues aient été prompts tout au long de ma recherche à supposer que, d'une part, les acteurs de terrain devaient bien appartenir à un milieu socio-économique spécifique qui, d'autre part, devait probablement refléter des distinctions entre bateaux (et vice-versa), le terrain montre une réalité bien plus complexe. Une tendance que Bowles a lui aussi rencontrée et face à laquelle il souligne tout d'abord évidemment la difficulté d'identifier la classe à laquelle chaque acteur appartiendrait effectivement, puisque les indices qui permettraient de classer chacun ne sont en réalité ni nombreux ni aisément reconnaissables (2015 : 94). En effet, Elizabeth Currid-Halkett (2017) a montré comment, au XXI^{ème} siècle, la consommation ostentatoire étant devenue monnaie courante, les marques de statut s'affichent de manière plus subtile. Ses travaux ciblent pour sa part la « classe ambitieuse » ¹⁹⁴

¹⁹³ "I love being on boats because there's all of these people from all these different backgrounds, and it doesn't matter. I mean, where else would I get to hang out with someone like Justin?" "Or someone like me?" I enquired. Gopal burst out laughing. "Yeah, or someone like you, you're quite posh really, aren't you?"

¹⁹⁴ Et qui, par ailleurs, ne caractérise pas particulièrement le milieu de l'habitat fluvial en Belgique francophone, bien que quelques habitants puissent effectivement être associés à cette catégorie.

(“*aspirational class*”), plutôt caractérisée par de comportements productifs de savoirs et de connaissances qui informent des pratiques de consommation d’un autre genre, pas toujours reflétées dans les possessions matérielles.

Dit en des termes plus généraux, « l’individualisation croissante des sociétés développées entraîne une différenciation des goûts, des valeurs et des styles de vie, différenciation qui traverse l’ensemble des classes sociales » (Cusin, 2008 : 171). En outre, même lorsque le milieu dont un habitant est issu (ou auquel il aspire) s’avère a priori évident, cette information ne permet pas d’établir une corrélation directe avec un schéma préétabli quant au type de bateau, son état d’entretien ou encore son apparence. Bowles résume cette idée de manière très imagée : « certains ‘Boaters crasseux’ étaient issus de milieux (souvent ruinés) ouvriers, mais certains ne l’étaient clairement pas ; la plupart des ‘Boaters flamboyants’ étaient clairement aisés (puisqu’il faut pouvoir se payer un bateau juste pour le loisir), mais il n’était pas manifeste que tous provenaient de la classe moyenne ou supérieure » (2016 : 95, traduction personnelle¹⁹⁵). En Belgique francophone, les exemples et contre exemples de ce type ne manquent pas non plus.

Ils sèment d’ailleurs parfois le trouble comme on a pu le voir notamment par l’intermédiaire de Marc vis-à-vis de Tyler dont le bateau, tout comme la personne, suscitent de nombreux commentaires. Les lignes épurées de son habitation, ses intérieurs monochromes sobres et souvent qualifiés de « contemporains » sont régulièrement associés à une certaine prospérité financière et à des goûts luxueux dont la source reste mystérieuse pour beaucoup d’habitants. A leurs yeux, le personnage ne laisse pas vraiment supposer des origines huppées... A l’inverse, Tyler ne comprend pas comment André, qui roule en Jaguar, raconte lui-même être « de bonne famille » et met en avant son statut d’ingénieur, peut vivre dans un « bateau aussi moche et vieillot. Il est dans un de ces états, Laurie ! Une épave... » (au téléphone, 17-06-2018).

En réalité, l’aisance financière en tant que telle ne surprend pas vraiment, ce que Marc laissait sous-entendre plus haut ou ce que Michaël verbalise un jour devant une audience composée de voisins : « c’est bien connu, les habitants de bateaux-logements ils sont

Cette particularité s’explique notamment en ce que les « ambitieux », jeunes adultes éduqués, fonctionnent « par projet » et donc selon des périodes temporelles limitées. Ces profils quittent donc le bateau au bout de quelques années, en faveur d’autres plans personnels, conjugaux, résidentiels, professionnels,... Je reviendrai sur cette distinction puisqu’elle est utilisée comme telle sur le terrain.

¹⁹⁵ “Those who were easy to identify as having a particular class background did not fit simply into the proposed pattern; some “dirty Boaters” were from (often quite impoverished) working-class backgrounds, but some were clearly not; most “shiny Boaters” were clearly wealthy (as one would have to be afford a boat simply for pleasure), but not all were obviously middle or upper class.”

pétés de tunes. Mais c'est vrai ! Regarde [Tyler] ! [rires] Mais même nous, ça demande pas rien ! » (19-10-2016). Et la conversation d'embrayer sur la manière dont chacun s'y est pris pour mobiliser les fonds nécessaires. Puisque les modalités d'acquisition particulières en vigueur sur le marché du fluvial (paiement cash, sans possibilité d'emprunt hypothécaire,...), mais aussi le coût que représentent l'achat, l'aménagement et l'entretien d'un bateau sont connus de tous, la différenciation établie par les habitants porte plutôt sur le niveau d'implication personnel dans les travaux de transformation et d'entretien, que laissent notamment voir les pièces de séjour qui nous occupent dans cette partie.

2.3.5. Des séjours à l'épreuve du temps

Plus encore, ce sont les expériences temporelles auxquelles chacun adhère et qui se laissent notamment voir par le biais des intérieurs qui paraissent marquer des distinctions entre habitants fluviaux. Ainsi, sur l'eau, c'est moins la manière dont l'argent est dépensé que la manière dont le temps l'est qui semble constituer un facteur de différenciation entre habitants. Si ce lien entre habitat fluvial et « cartes temporelles » a été développé par Ben Bowles au sujet des canaux londoniens, les rapports des fluviaux belges à la durée et les types d'activités qui en découlent s'apparentent assez peu à la notion de « temporalité fluide » qu'il décrit. La lenteur et un tempo d'activités liés à des rythmes vus comme naturels, défendus par les Boaters comme engagements politiques conscients en opposition à une organisation capitaliste du temps (2016 : 102), ne font pas nécessairement écho sur les fleuves et canaux de Belgique francophone.

Au contraire, les termes généralement employés laissent plutôt penser à une relation au temps comme capital, ce que trahit un vocabulaire emprunté au monde de la finance et de l'entreprise : on « *investit* »¹⁹⁶ du temps, on le « *passé* » et on en « *emprunte* » même aux amis. Qui plus est, habiter sur un bateau, c'est « *s'engager* » dans un « *projet personnel* » « *pas rentable* » pour lequel il faut bénéficier de « temps libéré » (Thomas, 07-03-2012) en vue de fournir une importante quantité de travail en plus de son emploi effectif, quitte à y consacrer « beaucoup de week-ends, beaucoup de vacances » (Pierre, 15-02-2012) et « tous les jours de congé » (Jean-Marc, 30-01-2012). Autant de pratiques et d'expressions qui reflètent une manière plutôt libérale d'organiser et de remplir son emploi du temps. Sur cette base, les distinctions établies

¹⁹⁶ Les termes entre guillemets et en italiques dans cette section font référence à des expressions très couramment utilisées sur l'eau que, au vu du grand nombre d'occurrences, je ne rattacherai pas systématiquement à des notes de terrain ou à des entretiens spécifiques.

entre habitants s'illustrent à deux (voire trois) niveaux qui, du plus collectif au plus individuel, nous ramèneront dans les cuisines, salles à manger et salons.

D'abord, en s'écartant d'habitants pour lesquels le bateau s'inscrit comme une « *expérience* » d'habitation envisagée dès le départ comme temporaire, d'aucuns valorisent le caractère pérenne de leur volonté d'habiter à bord. Un projet de vie (ou de ce qu'il en reste) pour ces derniers ; un cycle de vie pour les premiers, dont une modification des données initiales (divorce, naissance d'un enfant, réorientation professionnelle,...) ainsi que la perspective du carénage* obligatoire après (minimum) 5 ans marquent généralement la fin. Une manière d'envisager les choses dont Nicolas parle en des termes très rationnels : « tout est toujours une question de choix en fonction de besoins qui sont définis » (14-12-2011). Bien que concordant avec un profil particulier souvent imaginé comme représentatif du phénomène d'habitat fluvial, la proportion d'habitants correspondant à ces caractéristiques n'est pas majoritaire et, qui plus est, se définit par une fréquence de rotation relativement rapide¹⁹⁷. Philippe – qui ne s'identifie pas à « cette catégorie de personnes » comme il dit – les décrit comme suit (13-09-2015) :

A Liège moi je connaissais parce que j'ai des contacts avec un gars qui avait un bateau-logement à Liège [...]. Mais le gars l'a vendu [...] Et lui il s'occupe d'autres choses. Les gens qui partent comme ça sur des bateaux, c'est beaucoup des projets de jeunes. Mais avec les divorces et tout ça, je vois qu'il y a quand même pas mal de changement de direction je vais dire. Les gens passent à autre chose. Les gens à projet, comme je vais dire entre guillemets. Et une fois qu'ils ont épuisé un projet, et bien ils passent à autre chose.

Ainsi, lorsque Thomas et Sophie évoquent leurs 4 années de vie à bord, ils insistent en effet sur le caractère momentané de « cette période-là de la vie » (07-03-2012) : « c'était surtout le plaisir de vivre une expérience un peu différente, quoi. En couple, et parce que... voilà comme on n'avait pas encore d'enfants on s'était dit : ben ça vaut le coup de vivre ça, on est à ce moment-ci de vie quoi » ; « c'était l'idée d'un habitat temporaire », « ça a été notre vie à un moment ». Petit à petit, cette expérience s'est trouvée être de moins en moins en adéquation avec des attentes dessinant un nouvel horizon de « projets » ainsi que la fin de celui entamé deux ans auparavant : « je crois qu'on avait

¹⁹⁷ Pour ces raisons, il m'a moins été donné de rencontrer ces habitants, qui ne représentent par conséquent qu'une faible proportion de mon échantillon (bien qu'on aurait pu penser au contraire que nos profils similaires auraient facilité la rencontre). En effet, mon implication dans les deux associations par lesquelles j'ai rencontré la majorité des acteurs de terrain (cfr. Méthodologie) ayant été elle-même limitée dans le temps, les probabilités que nos chemins se croisent étaient limitées.

envie de ... d'avoir des enfants et que à bord c'est pas hyper faisable » ; « on s'est dit ça : on arrive à la fin de cette expérience-là, on a envie d'autre chose » ; « on était prêts à aller vers autre chose. C'est ça qui a fait qu'on a quitté à ce moment-là ».

Pour Thomas et Sophie, si leur projet de devenir parents n'est pas réalisable à bord, c'est notamment en raison du temps que demande l'entretien du bateau : « c'est pas une solution de facilité d'acheter un bateau. Je veux dire, il y a des contraintes. On s'engage dans des problèmes mécaniques, dans des... donc des problèmes à gérer. [...] Il faut mettre l'énergie là-dedans et se dire qu'il y a toujours quelque chose qui va arriver », mettant à mal la possibilité et leur désir de pouvoir accorder toute leur attention à l'éducation de leur enfant. A leur image, pour d'autres habitants assimilés à cette catégorie, la fin de l'expérience de vie sur l'eau marqua consécutivement le début d'une activité de production de fromage de chèvres en montagne, d'un voyage de longue durée à l'étranger en vue d'écrire un bouquin, d'une entreprise de livraison de colis à vélo, ou encore du perfectionnement d'un loisir de couture. Autant d'activités nécessitant aussi bien du matériel, des connaissances que du temps libre (Currid-Halkett, 2017 : 109) et dénotant une attention particulière aux processus de production de biens « possédant une histoire et une feuille de route claires de leur conception à leur production à leur consommation » (*Ibid.*, p. 111).

Ces jeunes couples qui, sur terre, seraient soit pointés du doigt soit applaudis (sur ce débat, voir Clerval & Van Criekingen, 2014) comme figures idéal-typiques d'un processus particulier de gentrification (Cusin, 2008), partagent en outre avec les autres habitants du fleuve un même attachement pour « l'ancrage dans le local [qui] s'avère être d'autant plus un vecteur de construction identitaire et de socialisation que les appartenances de classe se sont relâchées » (Cusin, 2008 : 171). Cet aspect du phénomène mériterait qu'on y consacre une étude entière et je ne décrirai donc pas plus en détails dans le cadre de cette recherche comment ces pratiques s'inscrivent dans un ensemble « d'usages, de valeurs et plus largement de rapport au territoire qui semblent caractériser les nouveaux segments des classes moyennes urbaines dites « post-industrielles », dénommées de manière courante bourgeoises-bohèmes » (Thomas & Pattaroni, 2011 : 121).

Mais, bien que ces profils nourrissent des aspirations que l'environnement fluvial permet effectivement désormais de rencontrer (« vie dans le centre, convivialité et mixité, immeuble ancien et densité, identité et mémoire du lieu répondant tant à un souci d'« authenticité » qu'à une volonté de participer à la vie sociale et politique » (Thomas & Pattaroni, *op. cit.*)), leurs seuls revenus professionnels ne sont généralement pas à la hauteur des contraintes financières posées par l'habitat fluvial. Qui plus est, les

économies que les premières années de vie active leur auraient permis de constituer ne suffisent pas à compenser ce manque. Dans ce contexte, seuls les proches peuvent aider à apporter les garanties nécessaires à la conclusion d'une vente s'élevant parfois à plusieurs centaines de milliers d'euros. Une autre option consiste à opter pour un bateau plus petit, éventuellement en polyester, de type « yacht » ou « vedette hollandaise », des modèles qui, en seconde main, se vendent entre 10.000€ et 60.000€. C'est sur l'aide financière et logistique de leurs parents que Sophie et Thomas ont pu compter pour leur part, moyennant quelques bisbilles :

Quand tu fais un choix différent, peu importe que ce soit un bateau ou partir en voyage ou... ne pas travailler ou faire autre chose que ta culture familiale, tu te heurtes à des justifications par rapport au milieu familial [...]. Certaines personnes ont peut-être eu peur, peur de dire : ben voilà, tes gamins, tes enfants dépensent 20.000€ pour un truc qu'ils n'ont jamais entendu parler [sic], est-ce qu'ils ne font pas un mauvais choix ? C'est vrai que, à ce niveau-là, c'était un peu un pari, surtout qu'on a dû demander un peu d'argent à prêter à mon père donc il était lié aussi [rires]. [...] Parce que du coup, par rapport à ça aussi, c'est vrai qu'on avait demandé à nos parents pour taper tous nos brols parce que comme on pouvait emporter très peu de choses sur le bateau, [...] on avait quand même pas mal de choses et qu'on a dû remettre dans leur grenier, enfin tu vois quand même ré-encombrer tout leur espace... On quittait pas vraiment la maison. C'est vrai qu'on n'a pas... c'était un pari de dire qu'on allait le revendre, quoi. Sans perdre trop d'argent. [silence] Ben pour les détails, on l'a acheté 21.000€ et on l'a revendu un peu plus cher, à 25.000, donc on pourrait dire qu'on a fait un bénéfice dessus, mais c'est pas tellement le cas parce que on a fait des travaux et au moment de le vendre on a eu un gros problème au moteur, et donc ça nous a coûté 2000 ou 2500€ de le remettre en route et donc voilà, ça a diminué tout ça... [...] Il faut que ça soit un investissement qui reste abordable, quoi. On a d'autres connaissances qui ont mis peut-être plus d'argent voilà dans le truc mais c'est peut-être pas nécessairement nécessaire, tu vois, de... dans cette idée...

Sophie : ça dépend dans quelle idée tu le fais, quoi. Si tu décides d'y passer quasi toute ta vie, que tu l'achètes comme tu achèterais ta maison, bon, je trouve alors pourquoi pas et pourquoi pas faire tous les travaux comme toi t'aimes bien et mettre de l'argent dedans. Mais c'est vrai que si c'est pour une

expérience temporaire... Boh, ça vaut peut-être pas le coup de passer autant de temps...

Sophie relève ici une corrélation entre le temps « passé » à effectuer les aménagements intérieurs et la durée de vie à bord du bateau, sous-entendant également une valeur pécuniaire relative à ce degré d'engagement. En réalité, le temps « *investi* » personnellement par chacun au profit de son bateau constitue un second critère de distinction entre habitants et ce, quelle que soit la longueur anticipée du séjour : avoir aménagé ses intérieurs soi-même en ne faisant que peu ou pas appel à des corps de métier professionnels bénéficie de la part de certains de jugements plus mélioratifs que si les plans ont été dessinés par un architecte ou les travaux réalisés par des ouvriers anonymes. Mais, plus généralement – et comme j'y viendrai progressivement dans le déroulé de l'argumentaire – c'est par là l'intensité de la présence de l'habitant et de sa disponibilité au bateau qui s'instaure comme critère de distinction à divers égards. D'abord, pour Claude, cette différence dans la réalisation personnelle ou déléguée des travaux, le choix des matériaux et le confort des équipements est celle qui marque le plus clairement une césure entre l'habitat fluvial tel qu'il l'a connu à ses débuts et le phénomène à l'heure actuelle (14-10-2016) :

A Anderlecht, y'avait de tout. Y'avait un ingénieur civil, y'avait un chauffeur de la STIB, un astronome, un petit peu de tout. Et alors une petite partie milieu un petit peu artistes. Mais oui, comme maintenant je vais dire. On voit des bobos aussi maintenant un peu. Et des gens très chics, bien installés, très classiques. Mais qui vivaient quand même plus simplement, moins le grand confort, moins je sais pas moi... les passerelles qui se lèvent. Mais oui ce qui avait à l'époque, oui voilà : à l'époque, grande différence, on *faisait* notre bateau. [...] Maintenant on achète un bateau et puis deux jours après, tu vois « plomberie générale », « menuiserie », « isolation ».

Laurie : Tu veux dire qu'à l'époque les gens connaissaient ces gestes-là parce qu'ils l'avaient fait sur leur propre bateau?

Voilà, c'est ça. [...] Parce qu'on a tout démonté pour traiter le truc, on a été au chantier plusieurs fois, et l'isolation on sait comment elle a été faite, tout tout tout. C'est pour ça, acheter un bateau maintenant, tu rentres dans un bateau, y'en a beaucoup qui vont flasher : wouah, le bar ! Super ! Et la cuisine équipée, le truc ! [...] Ca pète comme ça à la vue et c'est ça le danger que y'a des gens qui se font mais pi-geo-nner...

Le monde des habitants fluviaux se diviserait donc en deux parties avec, d'un côté, les bricoleurs impliqués et de l'autre, les maîtres d'ouvrage désincarnés... Mais ce que Claude semble oublier de prendre en compte, c'est qu'il fut parmi les pionniers du phénomène en Belgique francophone et probablement l'un des seuls à avoir habité sur l'eau durant un laps de temps aussi long. En quarante ans, le nombre d'habitants fluviaux a augmenté de manière exponentielle et, avec eux, le nombre de bateaux aménagés puis revendus. C'est donc avant tout le marché de l'habitat fluvial lui-même qui s'est reconfiguré avec l'arrivée d'un nombre plus important de bateaux déjà aménagés et nécessitant parfois, dans le pire des cas, de récupérer les bricolages des occupants précédents, pour lesquels faire appel à un corps de métier spécialisé s'avère être la solution la plus sage... Qui plus est, certains travaux, bien qu'effectués par le propriétaire, ne sont pas toujours visibles à l'œil nu du visiteur scrutant les séjours de son hôte, comme c'est le cas sur le Baker déjà entièrement retapé par l'occupant précédent, architecte d'intérieur (03-03-2012) :

Moi j'ai la chance que le bateau était fait, je l'ai payé plus cher effectivement que d'autres bateaux. Maintenant moi j'ai des copains [...] et qui à un moment donné ont franchi le cap et ont acheté une péniche et l'ont fait transformer, ça coûte beaucoup beaucoup de sous hein. [...] Ce sont les découpes, les arrangements, les fenêtres et tous des machins comme ça. Et puis il y a toute la finition intérieure, et puis la création des cloisons, de l'aménagement, tout... Bon, lui est menuisier donc c'est... encore autre chose. Il a des capacités que je n'ai pas, mais ça peut coûter très très cher. Puis une des choses que j'ai fait, j'ai ouvert tous les bardages et j'ai remis de l'isolation, parce qu'il y avait pas assez pour moi. Il y avait un grand jour, donc j'ai remis 30 centimètres de laine de mouton dans tout pour essayer d'isoler un peu. Ce qui fait que, autant essayer de, quand on peut, de le faire !

Faire soi-même révèle donc non seulement la manne financière allouée aux travaux, mais aussi le budget temporel qu'on est prêt à consacrer à cette habitation qui requiert beaucoup d'attention. Un lien de cause à effet que Serge explicite clairement (17-12-2016) : « Dans la construction, y'a deux choses importantes: c'est le temps et c'est l'argent. Si t'es pressé, ça va coûter plus cher. Si t'as pas beaucoup de sous, ça va mettre plus de temps. Voilà, si j'ai un petit budget, ça veut dire que je dois faire beaucoup de choses moi-même, je n'ai pas que ça à faire, donc ça prendra le temps que ça prendra ». Dans ce contexte, bénéficier de l'aide de proches capables de prêter leur temps et compétences au service des travaux permet de faire baisser à la fois les budgets

financiers et temporels : rares sont les habitants qui n'ont pas compté sur au moins un (meilleur) ami, un beau-frère, un voisin,... en matière d'architecture, de menuiserie, de plomberie, d'électricité. Un ami bijoutier et maquettiste a même proposé ses services à Joseph et Martine pour réaliser les finitions minutieuses !¹⁹⁸

Ils se félicitent pour leur part d'être parvenus à boucler le nécessaire en 9 mois seulement – en raison de la mise en vente de la maison qu'ils louaient à ce moment – ce qui, à leurs yeux, augmente la valeur de leur travail (10-08-2017) : « allez, le bateau de [Tyler] il est magnifique et tout ce qu'on veut, mais le nôtre n'a pas à rougir en comparaison du peu de temps qu'on avait pour faire les travaux ». Pour certains en effet, faire trainer l'ouvrage plus que de raison (que chacun définit évidemment à sa façon) équivaut à de la négligence. Par conséquent, comme Hervé me le fait remarquer à plusieurs reprises à sa manière, l'implication personnelle vis-à-vis du bateau dépasse en réalité la question de la réalisation des travaux et s'étend à son entretien de manière générale. Il peste en effet régulièrement sur deux de ses voisins qui ont acquis leur bateau trois et cinq ans auparavant mais chez qui, malgré leurs projets de rénovation, « rien ne bouge ». Résultat : de son avis, les embarcations « tournent à rien ». Patrick évoque également cette idée en ses propres termes (19-12-2016) – soulignant par ailleurs que l'attention constante que requiert ce type d'habitation permet aussi une meilleure interconnaissance entre l'habitant et son habitation, comme cela a déjà été développé précédemment :

Grosso modo, je pense qu'on a mis l'équivalent de 50.000€ en rénovation. Mais comme j'ai fait énormément moi-même, que j'avais des amis menuisiers qui m'ont donné un coup de main, un copain plombier qui m'a aidé, tu vois c'est pas [ne termine pas]... [...] Ha oui, si tu sais rien faire de tes dix doigts, ça te coûte. Un bateau de 38 mètres un jour, j'ai vu à Ronquières, la nana elle osait demander 345.000€ pour ce bateau. Il était beau. Mais il faut ne fut-ce que savoir entretenir tout ce qui a été fait. L'avantage ici c'est que je sais où se trouve chaque vis quoi. Chaque raccord, chaque truc, chaque prise, chaque machin, je sais exactement si y'a un truc qui foire, je sais où aller.

Une expression répandue illustre d'ailleurs le contrôle constant – et donc, l'omniprésence – auquel soumet l'embarcation : « un bateau, il faut tout le temps être

¹⁹⁸ Une générosité qui, le couple en est convaincu, n'aurait pas joui du même élan s'il s'était agi d'une maison à terre...

dessus¹⁹⁹ ». Ainsi, lorsqu'un été un ami insiste auprès de William pour qu'il l'accompagne durant une navigation de plusieurs semaines, ce dernier décline car il refuse de « laisser le bateau », « c'est pas possible je lui ai dit. Je peux pas partir comme ça pendant autant de temps » (07-04-2017). Cette obligation d'omniprésence a par ailleurs été profitable à la réalisation de cette recherche puisqu'une partie de mes données provient de « boat-sitting » réalisés à la demande de propriétaires absents pour de plus ou moins longues durées... Certains bateliers, comme Edouard et Rosalie, ne comprennent pas non plus qu'on puisse acheter un bateau et ne pas y être présent en permanence, le soumettant de la sorte aux contingences inhérentes à l'eau et témoignant d'un comportement inconscient qu'aucune personne familière au milieu fluvial ne devrait pourtant ignorer (19-01-2012) :

- Edouard : Eux là-bas, ben ils étaient partis pour trois semaines, mais ça fait bien un mois et demi !
- Laurie [*répète ce qui a été dit plus tôt*] : *et donc, ils laissent tout comme ça ?*
- Rosalie : ah oui, ils laissent... moi j'comprends pas. Ben lui ici il est parti en vacances aussi mais son fils il vient voir de temps en temps mais... mais y font rien !
- Edouard : y'n'font rien. [...] Tout l'monde peut faire qu'est-ce qui veut hein, mais qu'y voient pas l'danger ni rien...
- Rosalie : ils se rendent pas compte hein du danger.
- L. : *c'est dangereux ?*
- Rosalie : ah ben quand y'a des crues ! J'ai toujours dit : des crues comme ici ça va c'est impeccable, mais...
- Edouard : Ca c'est l'été ! Mais l'hiver, c'est autre chose.
- L. : *Oui ? C'est fort différent ? Mais alors eux ils font comment ? Ils viennent se... ils viennent près de vous pour s'informer, pour savoir comment faire ?*
- Rosalie [désigne son mari d'un coup de menton] : c'est lui qui a été...
- Edouard : c'est moi qui ait été de moi-même oui.
- Rosalie : de l'hiver qu'y a eu la crue
- Edouard : oui, j'mets des cordes à l'avant, j'ai dû ré-amarrer, ouais.

Au vu des exemples qui viennent d'être énoncés, il semble donc qu'effectuer le maximum de travaux soi-même ne suffise pas : encore faut-il les réaliser sur une durée qui fasse concurrence au passage du temps lui-même et pouvoir assurer une présence en vue d'en

¹⁹⁹ Dans le sens de : « être sur son dos » donc, mais aussi, de : « être présent à bord ».

traiter, voire d'en anticiper les effets. Car, dans un milieu continuellement baigné d'eau, le caractère amphibie de l'habitation impacte progressivement (et parfois soudainement) mais inexorablement sur son état général. Pour Stewart Brand en effet, en architecture, l'eau est « la racine du mal » : « L'eau est l'élixir de vies indésirables comme la pourriture et les insectes. L'eau, dissolvant universel, provoque des réactions chimiques partout où l'on n'en veut pas. [...] Elle déforme, gonfle, décolore, rouille, relâche, fait moisir et pue » (1994 : 114, traduction personnelle²⁰⁰). Par conséquent, sur l'eau (mais aussi « sous » l'eau) plus que dans tout autre environnement, le « temps » se fait sentir doublement, à la fois en tant que mesure de durée et comme phénomène météorologique²⁰¹, ainsi qu'en témoignent ces deux habitants (03-03-2012 ; 19-12-2016) :

« On a de l'eau en-dessous, on a de l'eau au-dessus. Quand il pleut, il faut gérer l'eau qui tombe et il faut gérer l'eau qui est en-dessous. Ça veut dire que l'eau qui est en-dessous attaque la coque, donc il faut veiller à l'entretien de la coque, à la bonne étanchéité par en-dessous et par au-dessus. Et en sachant que, de toute façon au départ, un bateau c'est une coque en fer, donc c'est un pont thermique. Il faut faire attention à l'humidité, gérer ce genre de problème, ne pas avoir peur de chauffer, d'ouvrir, de ventiler... Moi j'ai la chance, c'est un architecte qui l'a fait pour lui, donc il savait que c'était un pont thermique donc il l'a emballé, il a fait ce qu'il fallait quoi. [...] Ce sont des problèmes qu'il faut tenir à l'œil, voilà.

« Mais l'isolation maintenant, la mode c'est quoi ? C'est de la laine de bois, c'est de l'ouate de cellulose, c'est toutes des choses putrescibles. Tu fous de la flotte dans de l'ouate de cellulose, c'est foutu. Je pouvais pas me permettre d'avoir un matériau qui pourrisse. Parce que moi je suis dans le bâtiment [NB : il est entrepreneur], je suis pas dans les bateaux donc je sais pas comment ça va... comment ça vieillit. Là je vais retirer des panneaux, je vais voir comment c'est 10 ans après, on aura peut-être une bonne ou une mauvaise surprise, je sais pas comment la laine de roche réagit à la flotte, à

²⁰⁰ "The root of all evil is water. It dissolves buildings. Water is the elixir to unwelcome life such as rot and insects. Water, the universal solvent, makes chemical reactions happen every place you don't want them. It consumes wood, erodes masonry, corrodes metals, peels paint, expands destructively when it freezes, and permeates everywhere when it evaporates. It warps, swells, discolours, rusts, loosens, mildews and stinks..."

²⁰¹ Ce que la notion de « Weathering » (« usure climatique », déjà évoquée dans la partie consacrée à l'acier) – action graduelle de l'environnement sur les matériaux, traduit particulièrement élégamment.

la condensation, peut-être que toutes mes pattes sont rouillées derrière, peut-être que la coque est complètement rouillée. Donc voilà c'est un peu du test essai-erreur, en plus le PU c'est pas le matériau le plus écologique du monde hein. Ça pue, c'est impossible à... mais malgré tout c'est imputrescible, ça bouge jamais donc tu peux toujours... on peut mettre de l'eau dessus pendant des années et des années et c'est costaud. Donc j'ai dû faire... j'ai pas pu faire full écolo ou full bio, mais je voulais quand même que ça dure dans le temps.

Intégrer une notion de « temps » dans la conception de l'habitation et notamment dans le choix des matériaux d'isolation mais aussi des parements, permet donc de s'adapter au mieux sur la durée (Brand, 1994) face aux effets délétères de l'environnement aquatique qui « ravage le bois, érode la maçonnerie, corrode les métaux, écaille la peinture, se dilate de manière dévastatrice quand elle gèle, et s'imprègne partout quand elle s'évapore » (Brand, 1994 : 114, traduction personnelle²⁰²). Dans ce contexte, il peut paraître particulièrement étonnant de constater que l'un des matériaux le plus utilisé comme élément de structure et de décoration dans les intérieurs soit le bois – ainsi que ses dérivés et imitations. Dans la marquise, j'en avais déjà souligné la fragilité tout autant que la capacité « à accepter et à apprécier les altérations de la matière, les traces du passage du temps » (Chollet, 2016 : 314). Pour terminer cette visite des espaces de vie « publics » de l'habitation – salon, cuisine, salle à manger... – où portes, sols, escaliers, placards, ossatures,... sont en bois divers, j'investiguerai, toujours dans sa relation à l'habitant autant qu'au milieu, comment des dynamiques de soin (d'entretien) décrites dans cette partie semblent être à l'œuvre par ce biais.

2.3.6. Le choix du bois dans un environnement amphibie

Au sol de l'Akatarak, des plaques d'OSB²⁰³ reposent sur le cloisonnage en fer, laissant voir les blocs de béton servant à ballaster l'embarcation. Sur les panneaux non fixés, les pas émettent des sons creux de claves. Même système sur le Stamina et Le Reux où, les travaux étant terminés, les planches laissées à nu ont néanmoins été vissées au sol mais aussi sur les murs. Tyler lui aussi a opté pour des dérivés de bois pour fabriquer les placards courant tout le long de son séjour et dans la profondeur des plats-bords, mais les panneaux de MDF²⁰⁴ ne se laissent découvrir qu'à l'ouverture des portes, recouverts

²⁰² "It consumes wood, erodes masonry, corrodes metals, peels paint, expands destructively when it freezes, and permeates everywhere when it evaporates."

²⁰³ Panneaux constitués de plusieurs couches de lamelles de bois orientées.

²⁰⁴ Panneaux de fibres de bois.

sur l'extérieur d'un adhésif noir texturé. Un sol stratifié beige a été posé depuis la cuisine jusqu'à la porte d'entrée, qui aboutit dans le salon. A bord du Sirenita et de l'Edrojux, c'est aux plafonds des pièces de vie qu'a été posé le stratifié, en lambris blancs ou imitant un bois clair, alternant avec, aux murs, un bardage de pin peint.

Le plancher du premier en est en bois massif foncé, tout comme celui du Bros – d'origine (1875) – du Galapiat ou du Samedi, dont les intérieurs entièrement vernis ne manquent jamais de provoquer l'étonnement des visiteurs. « Ca fait bateau », constate Tyler à ce sujet, se référant aux intérieurs boisés et laqués des roufs sur les péniches et des carrés sur les voiliers. « Il faut aimer », rétorque William qui applaudit néanmoins au passage la grande qualité des finitions. L'argument plait aussi à Michaël qui, dans son salon, souhaite terminer la pose du lattis par un joint noir antidérapant comme on peut en voir sur les ponts de certains yachts car, me fait-il remarquer avec fierté, « ça fait vraiment bateau »...

Au-delà de critères économiques, esthétiques ou d'authenticité, le choix du bois du sol au plafond s'impose aussi pour des raisons pratiques : d'une part, dans des pièces soumises à des changements thermiques importants ainsi qu'à des torsions infimes mais constantes dues aux mouvements du bateau, le bois s'adapte... à condition d'être correctement posé, comme Vincent en a fait la malheureuse découverte (19-12-2016) : « [Ceux qui ont fait le plafond] ils se sont dit : pour que ça tienne bien, on va tout coller. Et effectivement, ça tenait bien. A part que le bois ça travaille. Donc, en hiver, t'as des jolis jours comme ça, et t'as l'air chaud qui s'en va. Quand il fait humide, c'est presque fermé et de temps en temps ça se gondole un peu. Ça remonte un peu... ». Qu'à cela ne tienne (c'est le cas de le dire), contrairement à d'autres matériaux, le bois présente également l'avantage de jouer un rôle de support « épais, solide et dense ; on en sent la force et le poli » (Mathieu, cité dans Chollet, 2016 : 317), ainsi que Romain le fait remarquer (09-09-2015) :

[Le Gyproc] c'est pas solide : tu donnes un coup dedans, paf, ça casse. J'ai fait tout en bois, c'est des plaques OSB, sauf le plafond du salon parce que là on m'avait dit « Gyproc et tout ». Je regrette à fond, c'est horrible. Je sais rien accrocher. Pour mettre une lampe faut que je trouve des systèmes de malade... pour mettre des vis que ça tienne et tout. Et puis, je transporte un truc pour aller dans mon chantier, parce que j'ai pas fini, et hop, je tape en passant là et puis j'ai un trou, je fais « ah merde ! ». Donc là j'ai tout fait en OSB.

D'autre part, tout revêtement posé doit pouvoir être aisément retiré afin d'accéder aux espaces techniques ainsi recouverts, une tâche impossible avec une chape de béton par exemple. Interdépendants, sols, murs et plafonds ne peuvent prendre appui les uns sur les autres, au risque de devoir bouger une structure pour en ôter une autre. Mélanie en conclut donc très pragmatiquement (15-02-2017) : « plutôt que d'avoir un beau plancher, on doit avoir accès à tout ». Dans le prologue, je racontais comment, alerté par des odeurs suspectes lors de travaux de soudure, Patrick avait dû découper une trappe en urgence dans son plancher « pour voir si y'a pas de l'eau, si y'a pas de... comment ça se comporte » (19-12-2016). Depuis, il en a prévu plusieurs « à 2-3 endroits, oui j'aime bien voir les coques, j'aime bien voir... tu sais on est sur un bateau hein donc j'aime bien... Ca me rassure... de temps en temps, je regarde ». Pour autant, de son côté, Hervé a peu apprécié de devoir démonter latte par latte le sol de sa cuisine le jour où il a dû faire remplacer son moteur, trop large pour l'échelle de la salle des machines...

En plus de ces exigences techniques, la flexibilité (relative) dont jouissent sols, plafonds et murs permet d'y improviser des espaces de rangement ainsi que des caches discrètes, d'ailleurs parfois oubliées d'un propriétaire à l'autre. Sous les planchers, dans les parois et doublures des murs, faux plafonds et placards, certains planquent ou découvrent – comme je l'ai déjà évoqué – argent, armes et objets de valeur. Ainsi donc, faire le choix de matériaux ou de dispositifs inamovibles revient à passer à côté non seulement de détériorations potentielles plus ou moins rapides et importantes opérant « en arrière-plan », mais aussi de refuges et cachettes, espaces de mise à l'écart, privant de cette manière les habitants d'un double sentiment de sécurité.

Pour revenir sur un débat entamé bien avant, on voit ici comment ces pièces de vie demeurent des espaces intimes qui ne livrent pas tout de l'habitant. Pourtant déjà décrites comme étant les plus collectives et les plus accessibles à des visiteurs triés sur le carreau, elles leur restent au moins en partie opaques. Elles s'inscrivent plutôt en effet dans « une dialectique de disponibilité et de révélation à autrui, comme la maison s'inscrit dans la dynamique du repli sur elle-même et de l'hospitalité » (Serfaty-Garzon, 2003 : 199).

Pour cette raison et comme on l'a vu en détail, ces pièces sont aussi les plus fréquentées de l'habitation flottante puisqu'on y reçoit les invités, on y cuisine et prend les repas, on s'y détend. Mais il s'agit également des pièces par lesquelles il faut obligatoirement passer pour accéder aux chambres, toilettes et salles de bains... Graduellement, le bois se lisse sous les frottements des pas répétés ; le vernis qui le recouvre s'élime et disparaît

par abrasion²⁰⁵ ; les teintes s'éclaircissent ; ... Dans la liste déjà bien complète des tâches de maintenance régulières du bateau s'ajoute donc celle de l'entretien des sols des pièces de vie :

Entre Noël et Nouvel an, j'ai pris deux semaines, on va tout vitrifier, on va tout re-poncer, parce que ça fait 8 ans que c'est comme ça et ça a déjà besoin d'un gros coup. Et je vais en profiter pour remplacer les panneaux là [au mur] et on en a un autre qui foire ici... J'aimerais bien rafraichir ça. Regarde la cuisine, c'est déjà tout gris. On re-ponce. C'est un parquet, on vitrifie comme tous les parquets de la terre, je veux dire.

Patrick le souligne à juste titre (19-12-2016) : sur l'eau ou sur terre, il n'y a pas de grande surprise à constater qu'un sol, surtout en bois, se désagrège au cours du temps. Qu'attendre d'autre d'ailleurs de la part d'une matière réputée depuis toujours pour sa solidité autant que pour sa souplesse ? C'est exactement pour cette double particularité que le bois semble autant valorisé à bord (et les descriptions qui viennent d'être détaillées l'exemplifient), dans un milieu qui lui est pourtant potentiellement délétère mais où les altérations qu'il manifeste (plus qu'il ne subit), même en puissance, agissent aussi comme un rappel du soin constant et de l'attention que requièrent ces habitations, jusqu'à leur moindre rivet. A cet égard, la proposition de Susanne Küchler et Graeme Were paraît particulièrement convaincante lorsqu'ils postulent (2009 : 192) :

[...] que les capacités transformatives des matériaux jouent un rôle fondamental dans leur sélection et leur utilisation et que, par ailleurs, toute transformation suppose des actions calculées qui sont, par nature, relationnelles. Nous affirmons que la sélection et la manipulation technique des matériaux vont de pair avec une empathie, une sorte d'intersubjectivité, qui permet la reconnaissance du potentiel de certains matériaux comme étant capables de répondre à des attentes essentielles et permettant de parvenir à des résultats spécifiques.

Par ailleurs, faire le choix du bois dans les circonstances qui nous sont désormais connues pourrait d'une certaine manière être associé à une sorte de destruction intentionnelle progressive dans la mesure où, en accélérant et forçant à l'usage la désintégration spontanée du matériau (connue des acteurs), celle-ci faciliterait en réalité

²⁰⁵ « Enlèvement d'une partie de la matière constitutive d'un corps par frottement de corps sous une pression donnée. Elle se perçoit, entre autres, à travers les rayures, le ternissement d'une surface brillante, l'adoucissement d'une surface rugueuse, ou encore la disparition d'une couche entière de matière » (Boniver, Devlieger, Ghyoot, et. al., 2010 : 24).

son renouvellement, mais aussi les actes de maintenance de l'ensemble de l'embarcation²⁰⁶ (Knappett, 2015). Dans cette perspective, et comme on l'a particulièrement bien vu avec l'exemple du parquet de Patrick, destruction et construction agissent de concert (Haggis, 2013 dans Knappett, 2015 : 61). Pour conclure, je me demande si la persistance du terme « péniche » dans le langage courant alors qu'ont entièrement disparu ces embarcations de bois, ne témoigne pas de la force de ce matériau – aujourd'hui encore plus que jamais associé au monde nautique (« ça fait *vraiment* bateau ») – à suggérer sa propre résilience. Cette dénomination anachronique en effet, à la manière d'un acte de soin conceptuel, empêche cet objet, loin d'être oublié, d'être « chosifié » (Knappett, 2011, dans Knappett, 2015)...

2.4. Chambres, salles de bains, bureaux : nature, sécurité et mobilité

C'est par l'intermédiaire d'un couloir ou d'escaliers que l'on quitte les séjours et que nous pénétrons maintenant dans le dernier tiers ou deuxième moitié de l'habitation, les plus éloignés des portes d'entrées, à l'opposé des roufs, marquises et salles des machines, le plus à l'avant du bateau. Passé ce niveau, c'est un itinéraire unique et obligatoire qui conduit à chacune des pièces, dont on ne sort qu'à la condition d'y faire demi-tour et, pour atteindre l'extérieur, de revenir sur ses pas via les espaces collectifs. En d'autres termes, organisés via ces couloirs, nous avons à faire à des pièces « terminus » en cul-de-sac, qui ne peuvent accueillir que des mouvements depuis ou vers elles, ce qui les prédestine principalement à des occupations statiques de personnes ou d'objets (Hanson, 1999 : 173). A l'écart de l'agitation qui peut régner dans les communs – lieux de réception, de réunion et de divertissement – on trouve en effet encore quelques salons plus intimes, mais aussi des toilettes individuelles et, à mesure que l'on se rapproche de la proue, les bureaux, salles de bain et chambres font leur apparition.

Une configuration qui prodigue un niveau d'isolement nécessaire au relâchement, au repos, à la concentration, qui permet la nudité des corps et leur soin, facilite le travail, la tranquillité ainsi que la conservation de documents confidentiels – factures, fiches de salaires, autorisations administratives, amendes, convocations,... D'usage individuel, conjugal ou nucléaire, ces pièces sont strictement réservées aux habitants du bateau et, dans certaines circonstances uniquement, à une catégorie de visiteurs invités à passer quelques heures voire quelques jours à bord. Et encore... A chacun de mes séjours sur le Mataf en effet, Hervé me rappelle de ne pas utiliser sa chambre pour dormir, mais de

²⁰⁶ L'utilisation fréquente du caoutchouc, solide autant que malléable, pour les freins de vélo ou les pneus des voitures révèlent d'ailleurs une logique similaire, pour qu'à l'usage leur détérioration (« fonte » du patin, disparition du « dessin » sur la jante) incite à leur remplacement.

privilégier celle réservée aux amis (ce qui est effectivement dans mes intentions) : « notre chambre, on préfère la garder pour nous », insiste-t-il de concert avec Sofia, verrouillant leur antre par une porte étanche.

Après la salle des machines, ce sont ces pièces qui sont situées au point le plus bas du bateau. Les niveaux de sols arrivent clairement en-deçà de la ligne de flottaison, ce qui concourt à la fraîcheur relative de ces pièces en comparaison avec celles situées en contrehaut, mais aussi en contrepartie à un éclairage naturel moins généreux, en raison des fenêtres et hublots de petite taille. Placés parfois particulièrement bas sur la coque – à un demi-mètre de la surface de l'eau seulement dans certains cas, ils prodiguent une impression d'immersion. Si la maison traditionnelle, par l'intermédiaire de la cave, permet d'évoluer sous terre, peu d'architectures domestiques autres que le bateau d'habitation offrent la possibilité d'être physiquement aussi proche de l'élément aquatique et d'y être littéralement plongé (en partie) au quotidien.

La coque métallique réverbère le grondement ou les gargouillis du fleuve suivant le temps, les becquées des oiseaux (canards, cygnes,...) qui se nourrissent des algues et micro-organismes accrochés au métal du bateau, le choc des objets charriés par le courant, ainsi que le vrombissement des moteurs qui s'approchent, réveille-matin infaillible signalant l'ouverture des écluses. Une trentaine de centimètres seulement séparent les corps des habitants de ceux des poissons, canards, cygnes, poules d'eau, ragondins et même parfois castors, qui se déplacent au raz du regard et à portée de main. Même chose en ce qui concerne l'importante quantité de détritus en tous genres emportés on ne sait comment depuis l'amont, qui provoquent des amoncellements entre le mur du quai et les bordailles.

Plus particulièrement après de fortes pluies, dvd, chaussures, ballons, sacs plastiques, mais aussi cadavres de rats, de pigeons, de poules – un chevreuil aussi à l'occasion – s'entremêlent aux branches d'arbres drossées et s'agglutinent sous les fenêtres côté halage. Pour peu que le courant soit faible et qu'il n'y ait pas de vent, il faut parfois plusieurs jours pour parvenir à déloger ces rebuts qui, côté fleuve, se dissipent plus ou moins rapidement suivant les remous. En plein été, les odeurs émanant de la matière en décomposition stagnant sous les fenêtres du quai – réel festin pour des insectes qui prolifèrent déjà dans ce milieu humide – coupent toute envie d'aérer des chambres et pièces pourtant parfois surchauffées après une journée caniculaire... Situées sur l'autre bord, le réflexe se fera d'autant plus facilement que leur ouverture ne les plonge pas sous les regards des passants. Néanmoins, il faut tout autant tenir compte des moustiques, mouches, araignées, pas vraiment effrayés par les moustiquaires installées...

2.4.1. « Vivre le fleuve » : canards et Canard-WC, proximité vs trophée

Coassements, cancans, piailllements, drensements (cygne), bourdonnements, crétellements (foulque),... : sur l'eau, les « biesses »²⁰⁷ (pour reprendre l'expression de Jean-Marc, 30-01-2012) font en effet partie du quotidien. Un soir où je garde le bateau de Tyler, je vaque à mes occupations fenêtre côté fleuve grande ouverte et toutes lumières allumées. Erreur de débutante évidemment : le plafond est recouvert d'une impressionnante collection d'araignées, moustiques, tipules, drosophiles, mites, papillons de nuit,... L'ancienne compagne de William refusait d'ailleurs de passer la nuit à bord, en grande partie à cause des insectes et « des machins du genre » mais surtout des araignées (06-04-2017). D'autres bestioles ne jouissent pas d'une très bonne réputation, comme les rats musqués²⁰⁸, nuisibles qui sont d'ailleurs visés par des campagnes d'extermination en Région wallonne. Françoise et son compagnon y contribuent à leur manière en gardant une carabine à portée de main...

Les oiseaux aquatiques pour leur part bénéficient d'égards tout particuliers : à Anderlecht, à Ronquières, à Beez,... les habitants reconnaissent les individus réguliers, leur donnent des noms, annoncent les naissances sur Facebook, postent des photos de la portée, s'enquière de la santé des petits,... J'ai ainsi assisté au sauvetage d'un caneton blessé, domestiqué ensuite, mais aussi à une dispute lorsqu'une habitante apprit que la mascotte du bief, une oie qu'elle croyait morte, avait en réalité été relogée dans un autre cours d'eau par un voisin exaspéré du comportement de l'animal qui attaquait les promeneurs... Heureusement pour cette dame, au cours d'une même journée, il s'avère plus aisé d'éviter de croiser un riverain humain que les animaux voisins, dont les rythmes et habitudes sont apprivoisés par certains habitants, et vice versa :

Moi je suis à 40 centimètres de l'eau ici. J'ai le matin, ma chambre est par là, j'ai des grands hublots comme ça et j'ai le matin un cygne qui vient me dire bonjour. Mon lit est à hauteur, mes pieds sont à hauteur des fenêtres et les cygnes viennent. J'ai une vue exceptionnelle, on voit les canards, on voit les cygnes, on voit les poissons... Bon, on vit le fleuve. Comme personne ne le vit quand il est en appartement, même le long de l'eau. On a une façon, on a un contact direct, on donne à manger aux animaux, et on leur donne à la main quoi. Les cygnes viennent manger... Voilà, les petits plaisirs.

²⁰⁷ Mot wallon qui signifie « bête », qu'il s'agisse d'un animal ou d'un idiot !

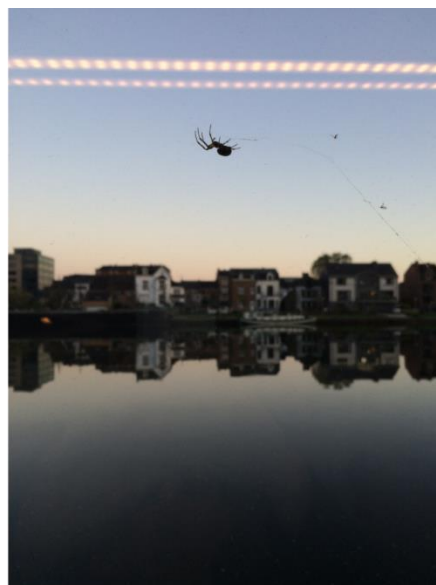
²⁰⁸ Les rats noirs ou rats d'égout, pourtant souvent suspectés par le grand public d'élire domicile sur les bateaux, sont bien plus souvent visibles sur les quais (où des pièges sont d'ailleurs placés) qu'à bord et ne représentent pas d'inquiétude particulière parmi les habitants.

A la suite de travaux de Tim Ingold (2000), on voit comment habiter et habiter le fleuve en l'occurrence est, avant tout, un engagement actif et pratique. « Vivre le fleuve » comme le dit Michel (03-03-2012), c'est bénéficier et provoquer depuis et grâce à l'habitation flottante de vues, d'interactions, de contacts privilégiés avec ses habitants non humains et personnifiés (*Ibid.*, p. 91). La configuration particulière du bateau, contrairement à un appartement « le long de l'eau », en immergeant l'habitant dans la vie aquatique, contribue à édifier un point de vue en interaction *avec* le fleuve dont l'habitant devient partie prenante, et non *à son sujet*, comme entité extérieure. Une interactivité qui se donne à voir dans cet extrait notamment où Romain (09-09-2015) explicite comment « vivre à proximité immédiate des animaux, des arbres, de la météo qui peut s'infiltrer dans les coques, des changements de saisons » (Bowles, 2016 : 122, traduction personnelle²⁰⁹) offre des possibilités d'interactions inédites autant qu'oblige à développer une attention constante et dynamique aux gestes du quotidien :

Je jette mes légumes et tout dans l'eau parce que j'ai pas de compost et tout, mais en fait, j'achète que des légumes bios, c'est quoi le problème ? Tous les os, les poissons ils bouffent tout tout de suite et puis en fait, ça va quoi. Le problème, c'est quand, ouais, si je jetais tout par la fenêtre et que je faisais pas gaffe, que je faisais dix lessives par semaines et que j'avais des toilettes que je nettoysais avec du Canard-WC [rires], bon voilà, c'est le problème quoi, tu vois.

De la même manière, on a déjà vu en effet dans la section précédente comment le temps, en tant que mesure de durée mais aussi comme phénomène météorologique, était constamment intégré aux gestes du quotidien. Et lorsque Patrick affirme que « [les gens qui ont des bateaux] ce sont des gens qui aiment un peu la nature, qui sont proches des éléments et nous quand on a du vent on le sent, quand il pleut on l'entend plus fort. [...] on est plus soucieux de l'environnement en général je pense qu'un type qui vit dans un appart' dans un building » (19-12-2016), à l'instar de Romain, il n'expose pas une construction spirituelle ni même politique d'un monde intentionnel qui lui serait préexistant (Ingold, 2000 : 42). Il verbalise plutôt la manière effective dont, au quotidien, le fleuve engage l'habitant, par le biais du bateau, dans des mouvements, des variations, une vie,... qu'il ne peut ignorer puisqu'il en est lui-même un des acteurs.

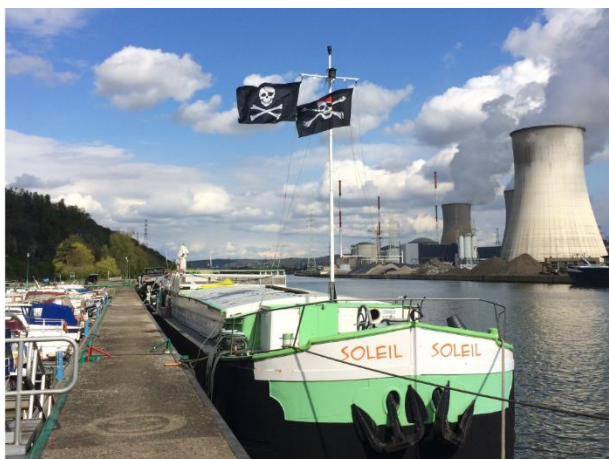
²⁰⁹ "Boaters, for example, live in close proximity to animals, to trees, to the weather that can easily permeate their hulls and to the changing seasons, and must negotiate and deal with these parts of their environments on a daily basis."



Haut & gauche: cygnes, canards, canetons, araignées, insectes... sont littéralement à portée de main.

Bas: couloir faisant office de bureau, menant vers une chambre et un salle de bains, en bout d'habitation. Les hublots, de petite taille, effleurent le niveau de l'eau.





Haut: bateaux amarrés en face de la centrale nucléaire de Thiange

Droite et diagonale: déchets et pollution sous les fenêtres des chambres et de la salle de bain. L'une des tâches quotidiennes consiste à faire avancer les "bouchons" de détritus à l'aide d'une gaffe

Bas: amarres en corde et en acier cadénassées

Panorama: chambre aménagée à la place du peak avant, initialement destinée à accueillir les petits-enfants. Les matelas n'ont jamais été utilisés...



Quand Jacqueline parle de « spectacle » à « observer » en vantant les qualités de son habitation, elle s’y inclut néanmoins en effet très clairement comme protagoniste (13-12-2016). Elle décide notamment de nourrir certaines espèces, quitte à « dérégler la chaîne alimentaire », au détriment d’autres types telles que les silures, qu’elle méprise sur base à la fois de son expérience du fleuve et d’histoires « à propos d’événements qui ont réellement eu lieu, dans les récits de vraies personnes, et dans le même monde que celui que les gens expérimentent au cours de leur vie quotidienne. Ce qu’elles racontent sont basées sur des observations détaillées, précises, du paysage des conditions météorologiques et du comportement des animaux » (Ingold, 2000 : 92, traduction personnelle²¹⁰) :

Moi j'ai toujours plein de bestioles à regarder... Je connais les canards maintenant, on a une famille d'oies ici. Y en a une qui est morte, Sophie, on a donné des noms. Mais oui, mais oui c'est Sophie ! C'était une belle, une grosse, elle est morte y a pas longtemps elle. Et on voit toujours comme ça des petits canards, y avait une cane qui avait 11 petits, tous les jours on comptait, 11. Y avait un couple de cygnes, ils n'ont pas gardé, ils avaient 4 petits. Y en a un qui a survécu qui était grand et puis du jour au lendemain il était plus là. Happé pas un silure ou je sais pas quoi, c'est des sales bêtes hein les silures. Dans l'eau là, les gros poissons. Ça mange des chats, ça bouffe tout hein ! Si si, ça mange tout ! Ça mange des petits canetons, c'est du caviar, y en n'a pas souvent donc tu vois : « crrrrr » [montre les dents comme pour imiter des crocs]. Ah ouais, c'est une fois par an tu penses bien... des canetons, des chats parfois heu... des petits chiens. Mais maintenant c'est ce qui a été dit, y a parfois des silures qui happent des petits chiens qui se baladent le long du quai... ouais ouais... [...] [Elle me montre les cygnes par la fenêtre] Y en a 2 en principe. Ce sont les Gaston. Ils sont, ils ont des bagues hein. Ils ont des bagues, c'est... ouais ben c'est eux qui avaient des petits. Oh c'était beau. J'avais pris plein de photos... C'est majestueux un cygne. Tu vois pourquoi je suis ici ? Pour ça ! Dans une maison tu ne vois pas ça. On leur donne à manger, on peut pas leur, on peut pas les nourrir en principe hein. [Chuchote] Je le fais quand même ! C'est invasif : non seulement ils font plus d'effort, ça abîme leur... enfin, ils sont habitué à manger du pain c'est pas ça...

²¹⁰ “They are tales about events that really took place, in the histories of real persons, and in the same world that people ordinarily experience in the course of their quotidian lives. What they recount is based on detailed, accurate observation of the landscape, of the weather conditions and of the behavior of animals.”

Mais disons qu'ils sont... alors on dérègle la chaîne tu vois, la chaîne alimentaire. De tout... Si on nourrit les autres [oies] d'Égypte, ça c'est une crasse. Ce sont des animaux, ce sont des bestioles qui sont très jalouses des nids des autres. Mais c'est des centaines de mètres à la ronde hein. Y vont abimer les nids des autres. Et les bernaches, les noires et blanches. Ça c'est une horreur. Moi je nourris pas. Maintenant on a nos oies attitrées et on a nos Gaston, Gaston ou Gastonne. Je savais pas que c'était heu... je dis : ah les Gaston ! Et finalement c'était Gastonne et Gaston [Rires] Quand on a vu les petits. Mais c'est très beau à voir, on ne voit jamais ça ailleurs. C'est tous les jours un spectacle.

A l'aune de ces enchevêtrements d'interactions et d'expériences ordinaires en effet, l'habitat fluvial est généralement dépeint par ses habitants comme « en rapport avec la nature », « en contact avec les éléments », dans une relation de proximité physique et horizontale que le bateau rend matériellement possible, pour le meilleur et pour le pire comme on l'a vu. C'est cela qui, selon les fluviaux, fait la spécificité de leur habitation, au contraire de pratiques d'habiter terrestres ainsi que chacun des interlocuteurs cités s'est employé à le souligner. Et ce, quel que soit l'emplacement d'amarrage – au pied des carrières de Beez ou face aux tours de refroidissement de la centrale nucléaire de Tihange – ou, dit autrement, quel que soit le degré de domestication de cet environnement, un critère qui n'entre pas en ligne de compte dans cette approche du monde qui se définit par un dialogue actif, pratique et perceptif (Ingold, 2000 : 42).

Pour Mélanie par exemple, qui regrette d'avoir quitté sa campagne natale, l'habitation flottante néanmoins « rend le fait d'habiter en ville plus... plus... plus vivable. [...] là t'as toute la vue, tout l'espace avec l'eau. Et donc tu vois y'a un espèce de raccrochement naturel qui fait que c'est moins dur » (15-02-2017). Paul, de son côté, commente son attrait pour l'habitat fluvial en ces termes (16-02-2017) : « c'est vraiment le, la géographie du canal dans les, ces petits ports, ce côté très, on a un bateau comme ça qui est dans la nature, c'est beau quoi [...]. Dans les arbres, t'as ce bateau-là, même un vieux truc, ça a beaucoup de charme quoi. » On est loin de la vision d'une nature intouchée, calme, pure, idyllique et sauvage donc, comme Serge enfin le souligne (11-01-2012) : « Le rapport avec la nature, 'fin même ici, pourtant on peut pas dire que ce soit un endroit paradisiaque, mais moi ça me plaît très très bien ».

Par conséquent, tout se passe comme si les fluviaux (à Londres aussi) « reconnaissent que leurs vies sont produites par une interactivité [*“engagement”*] avec un environnement actif qui change et agit et qui n'est pas simplement une toile de fond sur

laquelle on pourrait surimposer la « culture » ou « l'ordre » » (Bowles, 2016 : 124, traduction personnelle²¹¹). Le paysage se définit donc dans ce cadre par sa temporalité, et non comme une neutralité externe présumée ou par un ordonnancement symbolique ou cognitif de l'espace (Ingold, 2000 : 189), ce qui a d'ailleurs déjà été mis en évidence précédemment dans les séjours où nous avons vu que les scènes de la vie fluviale se reconfiguraient constamment sous les trajectoires respectives des bateaux de commerce, oiseaux, poissons, kayakistes,... au fil des journées et des saisons.

Sur un fleuve défini par le mouvement et le déplacement, les rencontres impressionnantes ou désagréables font bien entendu partie des occurrences mais, par définition, elles ne sont que momentanées, se dissipant dès que les trajectoires respectives cessent de se croiser. Ainsi par exemple, lorsque la circulation des déchets est compromise par un courant trop faible, un vent de face ou lorsqu'ils stagnent dans le goulot formé par le mur du quai et la coque des bateaux amarrés, le face-à-face et ses conséquences deviennent indésirables (mouches, odeurs,...). Généralement, les techniques employées consistent à impulser le déplacement de l'amas vers l'aval à l'aide d'une gaffe, après avoir retiré de l'eau les bouts de bois entravant leur bon écoulement (c'est donc souvent le voisin qui hérite de la masse ainsi repoussée). Eux-mêmes considérés par certains riverains d'à terre comme indésirables, les habitants fluviaux sont régulièrement accusés d'être les auteurs de ces déversements d'ordures.

Ainsi que Benjamin Bowles le souligne et comme Romain le laissait indirectement supposer (« ne pas faire gaffe », « faire 10 lessives », « utiliser du Canard-WC »), imputer à l'autre de « polluer » ou d'être « polluant » « est associé avec le fait d'être sale, infectieux et inquiétant » faisant de ces accusations un « un outil puissant de critique qui peut être utilisé par les deux camps » (Bowles, 2016 : 128, traduction personnelle²¹²). Commentant avec un habitant la quantité exceptionnelle de détritits flottant à la surface ce jour-là, l'occupant de la péniche devant laquelle nous discutons sort pour nous apprendre qu'un camion-poubelle s'est déversé le matin-même quelques kilomètres en

²¹¹ "This is as they are recognising that their lives are produced by engagement with an active environment that changes and acts and is not simply a backdrop upon which one can impose 'culture' or 'order'."

²¹² "The accusation of causing "pollution" or being "polluting" is, as seen here, a powerful tool of critique which can be used by either side of the battle. [...] Pollution carries with it these associations of being dirty, infectious and unsettling, making the accusation of being a source of pollution a powerful one to level against another group. [...] The residents' problem with the Boaters thus does not seem to concern pollution of the waterways, as such, but rather the dirtiness, unsightliness and noise with which residents claim they have to contend."

amont dans la Sambre²¹³... Il a lui-même passé la matinée à les repousser avec la gaffe (je comprends mieux tout à coup pourquoi je ne m'en sors pas de mon côté sur le bateau que je garde, amarré juste en-dessous du sien...) et se plaint d'être régulièrement pointé du doigt comme étant responsable de ces amoncellements (04-04-2017) :

Et en plus de ça tu dois te taper les passants qui disent : 'vous êtes vraiment dégueulasses !' Je leur dis : 'vous croyez vraiment que c'est à moi tous ces déchets ?' Ils pensent vraiment que c'est moi qui les balance et qu'on vit dans une poubelle alors que j'essaie justement d'éviter d'avoir l'impression d'habiter dans une décharge. Ils me demandent : 'ben alors pourquoi vous les récupérez pas ?' Je dis : 'vous rigolez ?! Faites le calcul : il y a 1 mètre du bateau à la berge et sur 50 cm d'épaisseur. Ça fait des tonnes de déchets ! Ha ça, c'est autre chose que de ramasser une canette sur le quai !

Par ailleurs, comme le souligne également Bowles, « le problème des résidents vis-à-vis des Boaters semble moins concerner la pollution du cours d'eau en tant que telle que la saleté, l'inesthétique et le bruit auxquels ils prétendent être confrontés » (*id.*). Du côté des riverains en effet, les pétitions destinées à déloger les bateaux amarrés devant leur habitation à terre portent sur le fait que ces derniers leur « gâchent la vue », « cachent la vue », « font du bruit », « sont sales », « feraient mieux de naviguer ». Constatant par exemple sur une page Facebook publique qu'une résidente d'un nouvel ensemble immobilier avec « vue sur fleuve » accuse Christophe, amarré à cet endroit, de tapage nocturne, je préviens l'intéressé qui m'explique en aparté (messagerie Facebook, 19-08-2018) : « J'ai eu un annif avec disc-jockey et fin de soirée à 1 heure avec baisse de volume mais fenêtres du bateau ouvertes pour pouvoir respirer. [...] 82 db sur le halage... à l'extérieur !!! pas pire qu'une grosse cylindrée, une ambulance ou une voiture tunée roulant en ville ! » De même, relayée par la presse locale d'Antoing, la réponse des Voies Hydrauliques – prenant plus volontiers position pour ses usagers commerciaux que pour ses utilisateurs « de loisirs » – à une plainte déposée par des riverains à l'encontre des « nuisances sonores provoquées par des péniches » met également en exergue ce décalage (Dubois, 24-01-2018) :

[...] Une péniche, même stoppée l'espace d'une nuit avant la réouverture des écluses et les premières manœuvres du pont Notre-Dame, ne peut jeter l'ancre n'importe où au milieu de la passe navigable de l'Escaut. Et les

²¹³ S.G. (04 avril 2017). "Le camion-poubelle verse une tonne d'ordures dans la Sambre". Vers l'Avenir, édition Namur en ligne : https://www.lavenir.net/cnt/dmf20170403_00984828/une-tonne-de-dechets-dans-la-sambre

horaires de l'alternat à Tournai l'amènent à stopper son trajet vers 22h, et à remettre en marche ses machines vers 5 h 30. [...] En ce qui concerne les groupes électrogènes, à défaut de possibilité de se brancher au réseau électrique au niveau de ces bollards, ils constituent les seules solutions techniques que les bateliers peuvent utiliser afin de se chauffer, s'éclairer et faire fonctionner les différents appareillages indispensables à ce qui constitue à la fois leur lieu de vie et de travail. Sachez que les normes de bruit et de pollution appliquées sur les groupes et les motorisations de péniches sont de plus en plus drastiques, mais aussi et surtout que les bateliers, pour qui ces groupes et moteurs fonctionnent à proximité immédiate de leurs chambres, sont les premiers à souhaiter qu'ils soient le plus silencieux ! [...] [n]ous ne pouvons malheureusement pas apporter de solution pérenne à la situation que vous évoquez en ce qu'elle ne relève d'aucune infraction aux règles de la navigation.

Ainsi, pour les fluviaux de tous bords, ces accusations sonnent comme une preuve supplémentaire du détachement des gens d'à terre vis-à-vis des rythmes spécifiques à l'environnement du fleuve, contrastant avec leur propre expérience inévitablement imbriquée à ceux-ci, ne fut-ce que parce qu'un manque d'attention à leur égard pourrait s'avérer lourd de conséquences (dégradations, inondations, humidité, avaries,... maintenant amplement décrites). Autrement dit, ces allégations semblent constituer aux yeux de ceux qui y sont immergés et en éprouvent les multiples contingences au quotidien, une preuve de leur propre proximité avec la « nature » pratique du monde aquatique et de la connaissance de son fonctionnement systémique, à l'opposé d'un fleuve vécu depuis la terre à la manière d'un « paysage en trophée » (Chollet, 2016 : 324) préexistant qu'il s'agirait de ne pas « dénaturer ».

2.4.2. Les lieux du jour et de la nuit : multiplication et individualisation

Immergés en partie, fenêtres placées au niveau de l'eau à hauteur des sons, odeurs et événements du fleuve, accessibles depuis les pièces collectives par un cheminement unique qui les en isole parfois très fortement, les espaces dont il est question n'en sont pas pour autant marginaux. Ils occupent en effet parfois jusqu'à la moitié des espaces habités du bateau, soit une proportion non-négligeable de l'habitation et appellent à plusieurs commentaires. D'une part, ces configurations reflètent les « mutations socio-démographiques, technico-économiques et culturelles » (Hanin, 2004 : 51) spécifiques au processus de métropolisation qui multiplie et met en relation lieux de résidence, lieux de travail, lieux de relaxation (*id.*). En effet, comme cela a déjà été mis en évidence en

début de chapitre, les contours de la péniche entièrement transformée en logement ne correspondent plus ni aux limites de l'unité familiale, ni à celles de l'unité de résidence et encore moins à l'unité de production.

De la sorte, nous avons vu que beaucoup de couples partageaient leurs nuits entre le bateau de l'un et l'habitation de l'autre, ou encore (bien que le cas de figure ne soit pas des plus répandus) sur leurs bateaux respectifs, voire séparément – l'un à bord et l'autre à terre. Les enfants, s'ils sont toujours à charge des parents, naviguent bien souvent (sauf dans le cas des couples non séparés bien entendu) entre « leur chambre chez la mère et chez le père » (*id.*) à bord et à terre. Soit dit en passant, habiter à bord d'un bateau n'est d'ailleurs pas toujours du goût de ces enfants comme le relaie par exemple le père de Louis, 17 ans, sur l'eau depuis ses 8 ans, qui déteste l'expérience et voudrait « une maison comme toute le monde » (05-02-2017) : « Ca l'emmerde de devoir faire attention à l'eau quand il prend sa douche, de devoir lever la vanne, faire gaffe à ne pas en utiliser trop. Et puis quand il faut aller remplir les cuves et que [sa mère] est pas là, il doit venir avec moi parce que je sais pas le faire tout seul ».

Ceux qui ont quitté le giron familial et acquis leur indépendance résidentielle peuvent compter, dans la majorité des cas, sur une chambre qui leur est réservée (ainsi qu'à leurs propres enfants) à bord de l'habitation paternelle et/ou maternelle²¹⁴. Pour autant, dans les faits, cette possibilité est très peu mise en pratique, ce que regrettent les (grands) parents : « Les matelas sont toujours dans leur plastique », déplore William ; « ils sont peut-être venus une ou deux fois », constate Marc dont la fille réproouve le choix résidentiel. Ce dernier, comme Annie, Tyler, Christophe et beaucoup d'autres encore, ont songé proposer ces pièces à la location, pour des séjours de loisirs de courte durée, à des personnes extérieures au ménage, suivant le modèle des Bed & Breakfast et autres gîtes flottants. Tous n'ont pas concrétisé cette idée, ni perpétué l'expérience : « j'y ai pensé mais non, pas pour des étrangers ! C'est un peu compliqué, surtout sur un bateau : ils fument, ils font des fêtes » tranche Marc (20-09-2017).

De l'avis des parents de Louis pourtant, sans cette exploitation commerciale partielle de leur habitation, « on peut pas y arriver, tu peux pas payer les frais, c'est pas possible » (05-02-2017) ; des activités qui viennent s'ajouter à leurs journées (et nuits) professionnelles habituelles dans le secteur hospitalier. Même chose pour Annie qui,

²¹⁴ Certaines d'entre elles (des studios sur certains bateaux) disposent d'ailleurs de leur propre entrée depuis l'extérieur ou sont en réalité situées relativement plus proches des espaces collectifs ou des entrées, garantissant ainsi une indépendance de circulation des uns et des autres.

lorsque sa chambre libre n'est pas louée sur Airbnb²¹⁵, y exerce comme thérapeute. Françoise, elle, n'exploite pas directement sa résidence à des fins commerciales, mais elle y télé-travaille presque tous les jours, à l'exception des réunions à l'étranger quelques fois par an. Bénéficiant lui aussi de l'opportunité de « flexibiliser » son temps de travail (et hors travail) (Hanin, *op. cit.*) comme comptable dans le secteur public, Laurent s'est aménagé un bureau d'une quinzaine de mètres carrés directement accolé à sa chambre, à l'extrémité du bateau, afin d'y travailler au calme une à deux fois par semaine.

D'autre part, bien qu'elles illustrent à certains égards la manière dont le travail, la famille et la résidence s'organisent à l'heure actuelle, ces configurations spatiales sont aussi le reflet d'un schéma de normes d'habiter hygiénistes et bourgeoises (Dibie, 1987) héritées du XIX^{ème} siècle en Europe. La « mise au point du siphon » notamment permet le rapprochement des chambres (qui deviennent « à coucher » à cette époque) avec les « lieux de toilettes », permettant d'en « renforcer la dimension intime » (Dibie, 1987 : 146). Les boudoirs, cabinets de travail, salles de bains et w.c. « se polarisent » autour de la chambre et « forment comme une sorte de nouvel appartement privé dans l'appartement » (*Ibid.*, p. 147). Ce modèle s'étend ensuite aux habitations populaires lorsqu'une frange philanthrope de la bourgeoisie entreprend, afin de lutter contre la tuberculose et la syphilis, d'« investir dans les premiers logements sociaux » (Léger & Decup-Pannier, 2005 : 16), véritable « projet éducatif de « civilisation des mœurs » » (*Id.*).

Cette « partition jour-nuit » de l'espace domestique (entrée, séjour, cuisine d'un côté, chambres et salle de bains de l'autre), selon l'expression de Christian Moley (1998), après être « devenue un dogme dans la conception française », fut ensuite contestée par certains architectes proposant une « neutralisation » du logement (Léger & Decup-Pannier, 2005 : 23). Force est de constater que, sur l'eau, à quelques exceptions près, dans des habitations pensées et réalisées par leurs habitants (dont seuls 2 ou 3 sont architectes), c'est pourtant ce modèle qui prédomine nettement, ce qui se retrouve d'ailleurs dans l'appellation donnée à certaines pièces à bord ; le « hall de nuit » désignant par exemple chez Serge le couloir à la jonction entre le séjour et les chambres ainsi que les salles de bain. Mais dans le contexte de métropolisation où, comme on vient de le voir, les lieux de vie se démultiplient, c'est le corps qui fait lien et « devient l'expression de soi et de sa capacité à maîtriser l'espace » (Hanin, 2004 : 245).

²¹⁵ Plateforme de location et de réservation de logements de et entre particuliers.
<https://fr.airbnb.be/>

Et cette configuration en témoigne dans une certaine mesure d'abord en ce que cet « espace personnel à maîtriser implique qu'il faut 'être bien dans sa peau' » (*Ibid.*, p. 246). Les spacieux dressings qui font aussi dans certains cas office de pièce de sport, tout comme la présence de plusieurs salles de douche et de bain, parfois complétées d'un bain à bulles ou d'un jacuzzi dans une chambre ou pièce à part – en plus des pièces évoquées plus haut en matière de profession et de résidence – sont autant d'indices de ces « modalités de recomposition d'un nouveau territoire, celui de l'intime » (*Id.*). Mais alors que les téléphones portables et connexions Internet permettent d'être « accessible en tous lieux et à toutes heures » (*ibid.*, p. 247), « il ne reste aujourd'hui dans l'existence humaine que très peu de plages de temps significatives [...] à n'avoir pas été envahies et accaparées à titre de temps de travail, de consommation ou de marketing » (Crary, 2014 : 25). Ainsi, cet univers « 24/7 »²¹⁶ « sape toujours davantage les distinctions entre le jour et la nuit, entre la lumière et l'obscurité, de même qu'entre l'action et le repos » (*ibid.*, p. 27).

2.4.3. *Les chambres et le sommeil : en veille*

Malgré un marquage apparent entre des lieux plus effervescent et d'autres plus calmes, la partition « jour – nuit » à bord des bateaux d'habitation n'est pas aussi nette que ce que la configuration spatiale pouvait laisser imaginer, pour toutes les raisons qui viennent d'être évoquées, de l'incursion d'espaces de travail ou d'activités sportives à celle des connexions virtuelles – qui, soit dit en passant, sont limitées sur certains bateaux dont la coque hermétique ne laisse pas passer les ondes... En revanche, les nuits à bord s'avèrent toutes particulières et spécialement les premières. « J'avais beaucoup de couvertures, mais quand même ! Du givre sur les couvertures, c'est froid ! » se rappelle en rigolant Vincent (19-12-2016) qui évoque ses deux premiers hivers passés à dormir au milieu des travaux. Jules et Marie-Thérèse eux, ont été incités par le batelier qui, à l'époque, leur avait vendu le bateau, à passer la nuit sur l'eau – une nuit qu'on devine mémorable (07-10-2012) : « il faut rester une nuit dessus, il faut une fois venir

²¹⁶ Pour « vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept », que l'auteur définit comme un état dans lequel « la planète se trouve réimaginée comme un lieu de travail continu ou un centre commercial ouvert en permanence, avec ses choix infinis, ses tâches, ses sélections et ses digressions » (Crary, 2014 : 27). L'essai de Jonathan Crary postule que le sommeil, incompatible avec le capitalisme, assure une frontière vitale entre ce dernier et les cycles primordiaux à la vie (*ibid.*, p. 139) : « Etant donné sa profonde inutilité et son caractère essentiellement passif, le sommeil, qui a aussi le tort d'occasionner des pertes incalculables en termes de temps de production, de circulation et de consommation, sera toujours en butte aux exigences d'un univers 24/7 » (*ibid.*, p. 20).

une nuit dessus'. Alors on avait invité des copains, on a fait une... enfin ça n'a rien à voir ! C'était gai, on a bien dormi quand même ! »

Mais le milieu de l'eau ne laisse aucun répit : j'avais déjà évoqué par exemple que, lors de crues importantes, Hervé passait la nuit à terre chez sa compagne pour échapper au vacarme et aux remous du débit effréné. Bien que leur bateau représente pour beaucoup d'habitants un lieu sûr comme on l'a vu également, cette sécurité est loin d'être acquise et les interventions visant à prévenir les intrusions, voire à y remédier, sont nombreuses : alarmes, portes blindées, hublots soudés, armes,... permettent aux fluviaux de dormir sur leurs deux oreilles, ou presque. Mélanie rappelle en effet une éventualité : « Y'a toujours un stress qu'on peut te couper les amarres pendant la nuit et tu sais pas ce que tu dois faire » (15-07-2017). Si ce cas de figure peut paraître saugrenu à première vue, il arrive pourtant régulièrement que des badauds détachent les embarcations qui dérivent alors lentement, ce qui – aussi heureusement qu'étonnement – n'a jamais provoqué d'accident notable mais pourrait s'avérer catastrophique.

J'en ai moi-même eu des sueurs froides durant mon séjour sur l'Edrojux, lors duquel le chalutier d'à côté, inoccupé au moment des faits, fut détaché pendant la nuit. C'est un autre voisin qui, partant travailler tôt le matin, juste avant l'heure de reprise de navigation, s'est aperçu de la dérive du bateau, par chance encore assez proche de la rive que pour qu'il y saute. Revenu sur la terre ferme après y avoir lancé les amarres, il put rapatrier l'embarcation à bon port à la force des bras. Sans ce voisin matinal, avec un courant plus rapide, ce bateau aurait certainement fini sa course sur l'îlot, la porte ou le barrage de l'écluse 200 mètres en aval, en provoquant, sans nul doute, d'importants dégâts. Je n'ai pas pu m'empêcher d'imaginer la scène avec l'Edrojux, deux fois plus grand et plus lourd que le chalutier, partant à la dérive tandis que j'y dors à poings fermés !

Même réveillée par le mouvement, sans moteur fonctionnel, sans macaron pour impulser une quelconque direction, sans possibilité de me faufiler par des fenêtres trop étroites, j'aurais probablement juste eu le temps de rejoindre la porte d'entrée à l'étage supérieur, de rassembler mes forces pour sortir les lourdes amarres détremées et, peut-être, de parvenir à les jeter sur la rive... De là, sans aide extérieure, rien ne prouve que j'aurais été capable de le ramener avec ma seule volonté et sans occasionner de dommage collatéral sur les bateaux voisins. Bref, inutile de dire que les différents points d'attache ont été soigneusement passés en revue, pour constater que le scénario effroyable que j'avais élaboré avait bien peu de chance de se concrétiser !

En effet, à moins d'être équipé d'une scie à métal ou d'une disqueuse, il faut faire preuve de détermination pour parvenir à libérer la péniche, amarrée non seulement à l'aide de cordages, mais aussi de chaines à gros maillons ainsi que de câbles d'acier cadenassés. Un arrimage en réalité plutôt répandu mais dont je n'avais pas véritablement pris la mesure, jusqu'à expérimenter « l'extrême vulnérabilité du dormeur » (Crary, 2014 : 38). Dans son essai, Jonathan Crary postule qu'autour du sommeil s'articule « un certain nombre d'hypothèses fondamentales sur la cohésion des relations sociales [...] y compris l'idée d'un rapport réciproque entre vulnérabilité et confiance, entre le fait d'être exposé et le soin » (*ibid.*, p. 38). Dans ce cadre, l'état de veille et la « vigilance d'autrui », comme on a pu le voir avec l'opération de sauvetage qui vient d'être décrite, est « cruciale : c'est d'elle que dépend l'insouciance du sommeil qui nous revivifie, c'est elle qui nous octroie un intervalle de temps libéré de nos peurs » (*id.*).

Ce « mode veille », comme on le dirait pour désigner un état de disponibilité constant d'appareils électroniques (*ibid.*, p. 23), nous l'avons déjà rencontré à diverses reprises. Il traduit particulièrement bien la posture de vigilance d'habitants constamment aux aguets, nuit et jour, pour traquer la moindre anomalie à bord d'une habitation elle-même continuellement en mouvement. Une posture qui pourrait légitimement devenir exténuante, que des attirails électroniques et mécaniques – alarmes, amarres et chaines, viennent soulager. On pourrait se demander s'il ne s'agit pas là également de l'illustration du paradigme « de l'activité pour l'activité » mis en évidence par Luc Boltanski et Eve Chiapello (1999 : 237, cité dans Crary, 2014 : 25) qui enjoint de « faire quelque chose, se bouger, changer », autant de pratiques « valorisé[es] par rapport à la stabilité, souvent considérée comme synonyme d'inaction ».

Par ce biais, c'est sur l'un des paradoxes apparents de l'habitat fluvial que ce lourd arrimage attire en réalité notre attention. D'une part, ces habitations sont choisies par les habitants pour la possibilité qu'ils offrent en théorie de se déplacer, de changer de cadre de vie à l'envi, de voyager ou encore de fuir ses voisins. Mais, d'autre part, les multiples attaches qui les maintiennent à quai ne trompent pas : en pratique, cette possibilité est peu ou pas mise en pratique. Mais l'insatisfaction ne vient pas nécessairement d'où l'on croit, puisque ce sont certainement les gens d'à terre qui, le plus, expriment leur frustration de voir ces habitations stationner plutôt que naviguer, et revendiquer une occupation de longue durée sur des espaces de circulation où la station, associée à l'apathie, est dépréciée. C'est à ces expériences et idéaux de mobilité spatio-temporels que nous allons maintenant nous intéresser.



PARTIE IV. CONFLUENCES

CONFLUENCE *subs. f.* : 1. Jonction de cours d'eau ou de glaciers. Lieu où se produit cette jonction. Point où un cours d'eau, appelé affluent, se jette dans un autre. 2. [*Métaph.*] Convergence, rencontre. 3. [*Fig.*] Point où se rassemblent des choses.

WIKITIONARY – TLFi

1. Demeurer à quai : une mobilité ancrée

1.1. Isthmes : accroches professionnelles, liens sociaux et ancrages familiaux

« Je crois que vous avez vu ça dans notre règlement qu'on peut pas mettre des tables, des chaises, des buissons, et arranger tout ça », suppose le Capitaine du Port de Bruxelles (24-09-2015). Dans le règlement, oui. Dans la pratique, c'est autre chose : à Anderlecht, ainsi qu'à Ronquières, Sclayn, Vivegnis, Ittre,... sur les accotements enherbés jouxtant les bateaux-logements, les barbecues et pergolas attendent les beaux jours ou la bonne occasion, à côté des stocks de bois de chauffage. Parfois, des haies sont plantées à la lisière de la parcelle, tout comme des barrières et des portillons, en bois ou métalliques, mais aussi des balançoires ou encore des bancs. On voit ça et là des parterres de fleurs, des carrés potagers, des composts pour les plus jardiniers des habitants. Même lorsque le revêtement en dur du halage ou son étroitesse ne permettent pas de tels aménagements, comme à Jambes, à Namur, à Liège,... les câbles d'amarrage, les boîtiers électriques, les tuyaux d'arrivée d'eau se déploient, fermement attachés, sur la terre ferme. Enfin, partout, les boîtes aux lettres, lorsqu'elles ne sont pas fixées sur la passerelle ou regroupées à l'entrée de la zone d'amarrage, sont boulonnées aux murs et parapets des quais.

Tout en rafistolant le boîtier des batteries d'un yacht radiocommandé, Paul fait le point sur l'obligation à laquelle son voisin et lui ont été soumis par le Port de Bruxelles, de rejoindre les 21 bateaux-logements du Bassin de Batelage à quelques kilomètres à peine en aval de son emplacement actuel sur l'autre rive. Cette demande fait suite à la volonté des autorités de limiter le nombre de bateaux-logements sur le territoire de la Région et de les regrouper au même endroit dans une concession renouvelable (sous condition) tous les 9 ans. Bien que cette prescription ait été énoncée en 2014, la situation aujourd'hui n'a pas évolué. D'une part, Paul n'a aucune envie de s'installer dans « un petit village de bateaux », se référant au chapelet de péniches résidentielles amarrées à la queue-leu-leu, comme on en voit régulièrement sur les fleuves. Amarré le long de l'une des dernières drèves historiques du canal, en bordure d'un terrain paisible et verdoyant durant de nombreuses années, laissé aux herbes sauvages et périodiquement occupé par des campements précaires, le bief doit désormais compter avec les grues qui ont investi cette friche appelée à devenir un nouveau quartier résidentiel (16-02-2017) :

Je sais pas si t'as vu y'a un terrain entre le canal et le boulevard là. Y'a un immense terrain, ils sont en train de faire des appartements, bureaux,

commerces, machin. Bon et apparemment, je sais pas ce qui se passe mais ils aimeraient bien voir, tu sais que le bord du canal soit une balade, une promenade et qu'il y ait pas de bateaux qui soient le long du truc quoi. En attendant ils utilisent le côté charmant du bateau pour montrer que ça vit et puis... ils en veulent plus quoi.

D'autre part, accueillir ces deux bateaux implique pour les habitants de la concession de procéder à un remaniement complet de l'organisation du bief, obligeant chacun d'eux à se déplacer d'un à deux mètres en vue de libérer de la place. Une manœuvre à première vue négligeable pour ces habitations mobiles, mais pour laquelle personne ne se montre enthousiaste au vu des difficultés techniques présagées, à commencer par la charge d'investir dans de nouveaux bollards. De plus, l'écart entre les habitations se verrait réduit à moins de trois mètres, augmentant les risques de collisions entre des bateaux parfois amarrés de manière approximative. Mais l'opposition la plus virulente provient d'habitants qui ne voient pas d'un bon œil de devoir hériter d'une partie de la parcelle de leur voisin et, à l'inverse, de céder les aménagements apportés sur celle qu'ils occupent, qui constitue pour certains la raison pour laquelle ils ont acquis ce bateau en particulier. En effet, si le règlement prévoit que la vente d'une péniche signe également son départ du bief, dans les faits, c'est la combinaison des deux qui est généralement monnayée...

Par conséquent, la rotation des propriétaires à bord d'un même bateau s'avère souvent plus rapide que son départ et la liste des prétendants à l'obtention d'un emplacement s'allonge sans jamais dégrossir. Dans ces circonstances, Paul a pris les devants en introduisant une demande d'emplacement en Région wallonne, qui lui a été octroyée du côté de Visé, soit à une centaine de kilomètres de son lieu d'amarrage actuel. Travaillant à horaires décalés dans un grand entrepôt de la Capitale et se présentant comme « bruxellois de souche », la perspective de s'installer à une telle distance ne l'enchantait guère, et encore moins l'idée de s'éloigner de son fils : « mon fils il vit ici à Bruxelles à Forest chez sa mère quoi et bon, ben c'est pas que je l'aurais moins vu mais... C'est moins facile, plein de déplacements, aller jusque-là ». Sans pour autant se résoudre à rejoindre les 21 habitations flottantes en aval, il explique avoir finalement refusé de s'installer en région liégeoise et en conclut (16-02-2017) :

J'ai pas de branchement électrique quelque part, j'ai pas le branchement de gaz, j'ai pas le branchement téléphone. Bon, je vis un peu en-dehors, j'ai pas de facture tous les mois, bon je paie mon chauffage, l'électricité, je dois payer l'essence pour mon groupe électrogène. Mais bon. Comment dire ? Oui, j'ai pas de lien voilà, j'ai pas de lien avec l'extérieur. Donc je suis tout à fait... je

suis pas autonome mais je suis indépendant. [...] Y'a de ça, j'ai envie de dire : [si] je me plais plus, je largue les amarres quoi, je me lève un matin, j'enlève mes amarres avec deux doigts, clac, je tourne mon moteur et je m'en vais.

Laurie : Et ton boulot, tant pis ?

Mon boulot, ben non... Pffff... Mais bon, ça c'est autre chose ça : on peut rêver quoi, déconner, mais on a besoin de... je pense qu'on a malgré tout besoin d'être dans un quartier, inséré dans un quartier. Un minimum quoi. Par exemple, quand je vais, quand je pars un mois ou un mois et demi et ben oui des fois je suis content de revenir ici parce que j'ai des repères. Je revois mon voisin, mon pauvre voisin là. Un pêcheur, des pêcheurs, des gens qui font le kayak... Le quartier quoi, les gens, tu vois ? Des promeneurs qui me connaissent aussi. Donc euh tu vois ? Y'a quelque chose, je pense que c'est nécessaire aussi de pas non plus tout foutre à l'eau quoi.

A l'image de Paul, la majorité des habitants fluviaux mettent en balance l'absence de liens physiques retenant leur habitation à un endroit fixe avec la multitude des ancrages sociaux qui se déploient à terre, déterminants dans le choix du lieu d'amarrage de leur embarcation²¹⁷. A Anderlecht par exemple, plus de la moitié des fluviaux sont nés dans des communes bruxelloises et y ont toujours de proches parents. Un habitant se rappelle ainsi avoir joué enfant aux abords des bateaux d'habitation où il vit désormais et y courir avec le cours d'éducation physique de l'école qu'il fréquentait à Anderlecht ; une telle familiarité n'étant cependant pas monnaie courante mais ayant néanmoins son importance. C'est le cas en ce qui concerne William : sa connaissance préalable de la ville où il a travaillé jusqu'à la retraite l'a motivé à s'y établir sur un bateau déjà amarré à cet endroit, quittant sa commune natale du Brabant wallon où sont toujours installés ses enfants.

²¹⁷ A cet égard, il est étonnant de constater la reproduction sur l'eau, par des personnes qui font expressément le choix d'un logement potentiellement itinérant, de logiques très similaires à celles observées auprès des ménages belges en matière de comportements résidentiels. Le rapport 2015 de l'OCDE montre en effet que les déménagements des Belges sont rares et se font localement, à moins de 5 km du lieu de vie initial en Flandre et à moins de 9 km en Wallonie. Cette faible mobilité résidentielle s'explique en partie par un taux de propriété élevé. Le lien entre cette particularité et les comportements en matière d'emploi révèle aussi à quel point il s'agit de phénomènes bien ancrés, puisque le même rapport démontre que les Belges sont prêts à accepter un poste qui ne correspond pas à leur expérience ou à leur niveau de qualification pour autant que celui-ci soit situé à proximité de chez eux, ou encore qu'ils préfèrent quitter le monde du travail plutôt que de déménager (OCDE, 2015 : 102 & 103). Nul besoin de préciser que ces décisions sont également une des raisons des engorgements automobiles dans la capitale aux heures de pointe notamment (id.)

Et plus l'un de ces points de chute s'éloigne, plus c'est la qualité d'un cadre de vie calme, verdoyant ou « proche de la nature » (cfr supra) qui est avancée : « c'est paradoxal mais ce qui compte pour moi dans un bateau, c'est l'accès à la terre. Ici on va devoir bouger à Clabecq, mais on sera moins bien, on le sait », observe cette habitante contrainte de libérer leur place en raison de travaux, et de déménager un kilomètre montant. « C'est plus renfermé, c'est boisé, moins calme, on respire moins » anticipe-t-elle (26-05-2017). Ainsi, l'emplacement d'amarrage importe grandement et agit pour certains en compensation d'autres désavantages, comme Mélanie (15-02-2017) et cet habitant qui se sépare de son bateau-logement (05-02-2017) en témoignent :

« Je trouve qu'avec tout l'espace, ça rend le fait d'habiter en ville plus... plus... plus vivable. J'ai grandi à la campagne et la ville [...] c'est très dur : c'est une ville trop grande, trop, trop... super oppressante et là t'as toute la vue, tout l'espace avec l'eau. [...] C'est bien, le fait d'avoir une vue dégagée. Moi j'ai grandi dans le Pays des Collines avec beaucoup de vues. Et mine de rien, le fait qu'on a aussi, qu'on n'est pas mitoyen, ça c'est chouette aussi. A part pour l'énergie, mais sinon... Mais je pense que pour la ville, c'est quand même un assez bon plan. La taille du bateau par rapport à la location, par rapport à ce genre de chose. On est vachement bien. [Silence] Mais les collines me manquent un peu. [...] Si je pouvais amener le bateau chez moi, je serais super contente sur le bateau. C'est pas le fait d'avoir une maison, c'est le tissu social que j'avais là-bas. Là, je suis un peu personne et je suis plus en galère... C'est boulot-boulot, il faut tout recommencer. J'ai grandi dans la maison de mes arrière-grands-parents où même les gens autour avaient connu ma famille. Ça c'est une grosse perte, mais c'est pas lié au bateau. Et c'est vrai qu'on pourrait bouger, mais faut être sûrs d'avoir une place, de l'eau et de l'électricité parce qu'en soi, on pourrait bouger, moi ça m'irait très bien. »

« Si je dois le vendre au prix qu'il vaut, je le vends 300.000. Mais à ce prix-là, il partira pas. Donc franchement, je vais te dire, si on en retire 170.000, on sera contents. Et ça compensera largement les autres avantages que j'ai eus pendant 12 ans : je paie pas de précompte immobilier, je paie pas de frais cadastraux. Et on a un emplacement à Landelies, tu l'achètes avec l'emplacement, je suis dans la nature. Je peux te dire que j'ai habité à Neder-

Over-Hembeek²¹⁸ pendant des années, Bruxelles j'en veux plus. Là, je suis à 50 minutes de Bruxelles en voiture. On adore notre village, c'est génial. »

Les bateaux, une fois installés, il est rare que l'emplacement, fortement associé à des sociabilités professionnelles, familiales ou amicales – parfois développées suite à l'installation, soit délaissé définitivement et délibérément au profit d'un autre. Quant à lui, le déplacement forcé provoque systématiquement de vives réactions d'opposition comme on a pu s'en apercevoir avec l'exemple d'Anderlecht et comme les situations à Tubize et Namur le montrent également. Dans ce dernier cas de figure, déjà décrit dans le prologue, les habitants de la rive gauche se sont vus sommés fin 2017 de dégager l'emplacement occupé, et ce pour « raison d'utilité publique », argument à l'interprétation très large²¹⁹ mais généralement brandi par les autorités pour justifier le retrait d'autorisations d'amarrage toujours délivrées à titre précaire. Alors que le plan prévoyait de relocaliser tous les bateaux délogés sur la rive d'en face ou à quelques centaines de mètres en aval, aucun des habitants ne s'estimait satisfait de la solution trouvée, l'un regrettant de devoir faire un détour de deux kilomètres pour rejoindre le centre-ville situé de l'autre côté du fleuve, l'autre craignant de souffrir du bruit des voitures de la route toute proche ainsi que de l'insécurité de ce tronçon plus éloigné d'immeubles fréquentés ; tous s'inquiétant de la possibilité d'obtenir un emplacement de parking en face du bateau...

Le quartier est avant tout pratiqué à l'occasion de balades ou encore pour des tâches domestiques ponctuelles (tri sélectif des verres dans la bulle prévue à cet effet par exemple...). Une grande partie des bateaux-logements étant amarrés en périphérie des centres denses des villes, le long de sites à vocation économique, anciennement industriels, ainsi que le long d'espaces verts, de zones d'intérêt historique ou paysager et de zones agricoles, les environs directs sont bien souvent peu généreux en termes de services – transports publics, magasins, écoles, centres sportifs,... De ce fait, ces activités, que les achats d'intendance, l'administration, les sorties, les loisirs,... prennent place de préférence dans la ville la plus proche. Claude regrette ce manque de vitalité de sa commune, qui le conduit dans une ville qu'il juge plus active (14-10-2016) :

²¹⁸ Quartier bruxellois, au Nord de la Région de Bruxelles-Capitale.

²¹⁹ En l'occurrence, cette décision prévoit que les quais ainsi libérés facilitent l'embarquement et le débarquement de touristes principalement en provenance des Pays-Bas et d'Allemagne, à bord d'immenses bateaux de croisière voyageant généralement jusqu'au Danube. L'utilité publique est donc avancée au profit d'une utilisation touristique et commerciale des quais et du fleuve ce qui, outre la problématique des bateaux d'habitation, soulève des mécontentements de la part de citoyens qui estiment que, ces touristes embarquant directement et ne posant pas le pied dans la Ville, ne contribuent pas à son économie.

Braine-le-Comte c'est pas très dynamique. Ce qui se passe c'est des vieux buveurs évidemment et des Bruxellois et c'est pas toujours les plus comiques. Ils sont dans un quartier où ils sont 80 les mêmes, et ils font leurs courses à Drogenbos, c'est ça qui est dommage tu vois. Et alors ils sortent à Bruxelles pour le théâtre, le cinéma. Moi j'aime beaucoup La Louvière. C'est là que je vais à la fanfare aussi.

Pour autant, les rencontres et accointances entre habitants de bateaux-logements et autres utilisateurs du fleuve, ainsi qu'avec les voisins d'à terre ne sont pas inexistantes. L'extrait de l'entretien avec Paul le montre très bien : les habitudes des promeneurs, pêcheurs et kayakistes réguliers ancrent la vie à bord dans un quotidien partagé, dans ce qui, aux yeux de Paul, façonne une vie de quartier auquel il est intégré et à laquelle il contribue. Mais la cohabitation n'est pas toujours aussi agréable et pacifique – ceci a déjà été évoqué à plusieurs reprises – à commencer à propos des passants trop curieux ; les regards indiscrets comme les questions redondantes finissent par agacer. Ne fait-il pas trop froid, trop humide à l'intérieur de l'habitation ? Est-ce que c'est grand ? Y a-t-il des rats ?... En 2011, j'écrivais dans mon carnet de terrain (14-12-2011) :

Le problème avec le fait d'avoir un bateau, dit Zayane, ce sont les visites imprévues qui sont parfois fatigantes : les gens se baladent sur le quai puis ils engagent la conversation parce que c'est atypique et que ça les intrigue. Certains demandent même de voir l'intérieur. Elle trouve ça chouette mais en même temps elle fait remarquer que c'est leur maison donc que c'est parfois un peu étrange. Ils se sont déjà retrouvés avec des personnes qui montaient directement sur le bateau...

Ce sont des pêcheurs que d'autres habitants racontent avoir retrouvé confortablement installés avec leur matériel sur le plat-bord... Romain, amarré sur un tronçon du Canal Bruxelles-Charleroi prisé pour ses concours de pêche, en a déjà fait l'expérience. Tout au long de notre entretien, il souligne la difficulté de faire coexister les routines respectives des habitants du fleuve et d'autres usagers dont l'utilisation des berges et du cours d'eau ne facilite pas l'entente cordiale ni le déroulement simultané des activités des uns et des autres :

Les gens sont dégueulasses. Donc on se réunit un peu [entre voisins de bateaux-logements] pour gérer ça, pour gérer les pêcheurs qui eux sont sales et les cyclistes qui bourrinent comme des fous quoi. Des cyclistes sportifs...

c'est vraiment des bourrins²²⁰. Ouais, ouais, ouais. Et y en a plein et ils ont aucun respect pour les piétons, pour la propreté aussi d'ailleurs parce qu'ils jettent tous leurs espèces de fioles d'énergie-drink-là, qu'ils jettent sur le côté. Et donc ça, c'est un peu notre gros souci en fait. C'est de réussir avec nos enfants, parce qu'on a des gosses, [Catherine] elle a sa petite-fille qui est là régulièrement et on peut pas apprendre à faire du vélo sur le chemin de halage avec les enfants, on n'y arrive pas. Parce qu'il faut tout le temps qu'ils se poussent. Se mettre sur le côté parce que les autres, ils sont là en troupeaux, à fond, pas sympa. Voilà, donc ça c'est un peu notre problème ici quoi. On se voit pour ça, on essaie de mettre des panneaux qui servent à rien. On se voit régulièrement pour voir ce qu'on peut faire et puis à chaque fois, on sait pas. [...] Tu vois, on essaie vraiment de pas poser de problème, de garder l'endroit propre, que le bateau soit joli, que voilà... tu vois, j'ai planté des fleurs sur le bord devant et des petits trucs comme ça font que c'est un endroit qui, tout le monde est content quoi voilà. Personne se plaint. Y a que les pêcheurs qui se plaignent parce que du coup ils ont moins de place pour pêcher. Moi, j'ai jamais réussi à avoir des discussions avec eux quoi. [...] T'as le chemin de halage, puis ils se mettent là avec leur siège qui va dans la pente-là, où ils accrochent leur petit matériel tout le long et puis, ils pêchent. [...] Mais bon voilà, après, on en fait tout un plat parce que évidemment nous, c'est un peu nos seuls voisins donc ça devient tout un truc donc tu vois, on a toujours des histoires à se raconter à propos des pêcheurs [rires]. Ou alors ils se mettent juste devant le bateau, tu vois donc tu sors tôt le matin – moi, le matin, j'adore sortir, je me réveille, je vais sur ma terrasse pour savoir quel temps il fait, humer l'air et tout et puis, y a un pêcheur qui est juste là ! Tu fais : pfff... Vous pouvez pas juste aller à côté ? Et puis, ouais, voilà, après ça dépend un peu... y en qui arrivent, qui disent : « ah désolé, j'ai pas le courage de tout redéplacer, ça vous dérange pas ? » Et puis je dis bon allez, oui, ça va, je suis désolé machin, c'est bon. Et puis t'en as d'autres qui disent [prend un ton agressif] : « Quoi hein ?! Bon, tu veux finir à l'eau dès le matin ?! »

Dans cet extrait, en plus de détailler ses divers déboires avec les cyclistes et pêcheurs, Romain insiste également sur la manière dont sont gérées ces nuisances, de concert avec ses voisins d'à bord : « on se réunit », « on se voit », explique-t-il. Pourtant, plus tard,

²²⁰ Expression familière et péjorative désignant une « personne manquant de finesse dans une activité, utilisant la force physique avant la technique » (« bourrin », wiktionary.org).

lorsque je l'interroge sur ses relations d'entente avec ces derniers, au nombre de cinq dans ce bief, il s'avère que seuls deux d'entre eux se montrent concernés par ces problèmes et prennent part aux réunions de l'asbl (dont ils sont par ailleurs tous membres) ; les autres étant peu présents chez eux, et l'un d'entre eux ayant choisi de soutenir l'association par le biais d'interventions financières uniquement.

Ce schéma fait écho à d'autres concessions où les relations de voisinage entre habitants fluviaux, que l'on aurait pu penser particulièrement soudés puisque partageant un même type d'habitation non conventionnel, varient en réalité en fonction d'affinités interpersonnelles, de rythmes individuels qui amènent à se croiser ou non, de la propension de chacun à avoir le temps et l'envie de rencontrer la famille d'à côté et, enfin, de l'émergence de conflits particuliers qui amèneraient à se liguer ensemble (ou les uns contre les autres, comme on va le voir). Enfin, il est intéressant de constater que l'accaparement des quais par certains acteurs au détriment d'autres activités, tel que regretté par Romain, fait également écho aux pétitions lancées par des voisins d'à terre à l'encontre des bateaux d'habitation qui, selon eux, occupent indûment l'espace public.

1.2. Houle : les voisinages, pas vraiment un fleuve tranquille

1.2.1. *D'à bord²²¹ : l'eau amplifie les cons... mais aussi la solidarité*

Une même concession (hors Ports) accueille généralement un minimum de 4 ou 5 (Profondeville, Ittre rive droite, Liège Outremeuse, Huy,...) à une vingtaine, voire trentaine au grand maximum, de bateaux d'habitation (Ronquières, Liège Godefroid Kurth, Oisquercq,...)²²². En raison de leurs dimensions, les embarcations se voient réparties parfois sur près d'un kilomètre, le long de l'une des deux rives ou autour d'un bassin plus ou moins étroit (Mons, Ronquières, Beez,...). Plus rarement, on rencontre également des emplacements isolés sur la voie d'eau (Beloeil, Anseremme,...), où les habitations sont éloignées de plusieurs centaines de mètres les unes des autres. Supposer que les concessions plus ramassées et numériquement moins importantes favorisent l'interconnaissance est un raccourci tentant mais rapidement avorté lorsque l'on s'aperçoit que l'intensité des relations entre voisins peut varier du tout au tout entre deux secteurs présentant des caractéristiques similaires en termes de nombre de bateaux et d'étendue.

²²¹ J'aborde ici la question du voisinage entre habitants fluviaux uniquement mais la question de la cohabitation avec les bateliers sera évoquée au long du chapitre.

²²² Voir la carte en début de travail pour la localisation de ces emplacements.

A Anderlecht par exemple, bien que les bateaux des deux extrémités soient distants de 800 mètres, les habitants des 21 bateaux ne sont absolument pas des étrangers les uns pour les autres : trois d'entre eux sont collègues, deux ont travaillé ensemble quelques années auparavant, deux autres sont frère et sœur, d'autres encore fils et parents, tandis qu'un couple s'est défait, refait avec l'un des habitants, puis un autre ensuite ; pendant ce temps, deux voisins ont débuté une romance, une voisine est devenue marraine d'un enfant du bief et a revendu son bateau à l'une des anciennes habitantes (qui y est donc revenue) ; des amitiés enfin se sont maintenues, déchirées, créées...

Les inimitiés y sont tout aussi transparentes, certains d'entre eux refusant ouvertement de se parler, voire de se croiser ; les invitations aux fêtes des uns et des autres étant clairement sélectives... L'une des premières tâches qui m'avait été confiée par le comité consistait justement à organiser une fête réunissant l'ensemble des habitants, mission qui eut l'avantage de révéler ce qui vient d'être évoqué (et de me faire connaître), mais qui s'avéra tout bonnement impossible à mettre sur pied en raison de l'explosivité de ces relations. Néanmoins, aucun doute ne subsiste quant à l'intensité et à la régularité des contacts entre habitants. Fussent-ils cordiaux ou non, ils révèlent en filigrane l'émergence d'un « espace commun sensible » de voisinage s'inscrivant dans un « horizon temporel long et contraignant » (Breviglieri, 2007 : 15), dimension qui contraste à nouveau avec des discours vantant les qualités mobiles de l'habitation, permettant prétendument d'éviter le conflit, comme Serge en témoigne ici (11-01-2012) :

Si jamais il commence à y avoir plein de bateaux ici avec la famille Groseille²²³, avec des gosses qui jettent des bâtons tout le temps sur le bateau et qui... beh, c'est pas grave. J'enlève les amarres et je vais plus loin. Y'a pas de souci, y'a pas de conflit. Que quand t'as une maison, et que t'as des voisins chiants qui arrivent, c'est un problème. Dans le bateau, y'a pas ça.

Pourtant, dans un bief meusien qui compte une petite dizaine d'habitants, le conflit a pris des proportions telles que c'est la Justice de Paix qui s'en charge désormais. Plus personne ne sait exactement sur quel motif se fonde la rancœur mais, de l'avis de l'acteur le plus virulent de cette dissension, quitter son emplacement reviendrait à s'avouer vaincu... Regrettant lui-même avoir perdu son épouse et « une partie de [s]on boulot » (mail du 17-12-2017) dans la bataille, sous le coup d'un avis d'expulsion, son combat s'est désormais reporté sur la conservation de sa place à tout prix... Marc, lui, dans une

²²³ En référence au film (au titre bien à propos) : « La vie est un long fleuve tranquille ».

concession de 6 habitants permanents et près d'une vingtaine d'intermittents, a vu son bateau tracté à la main et déplacé en-dehors de son emplacement par une poignée de voisins saisonniers ayant décrété qu'il ne disposait pas des autorisations d'amarrage nécessaires. L'allégation s'est par la suite révélée être erronée, mais l'épisode a profondément affecté Marc (qui a heureusement pu compter sur le soutien de ses voisins permanents).

Autre endroit – tout aussi dense numériquement qu'Anderlecht – autre ambiance : Mélanie pour sa part n'a que vaguement rencontré ses voisins directs qui, selon elle, ne l'apprécient pas en raison de leurs affinités et de leur loyauté vis-à-vis de son ex-mari. Pour le reste, elle n'a jamais parlé aux autres habitants amarrés sur le même quai, dont elle connaît néanmoins quelques détails comme la nationalité ou l'état de santé – probablement par l'intermédiaire de son ancien époux qui, lui, m'avait dit connaître la moitié des habitants du quai – sans pour autant avoir une idée de la devise de leur bateau par exemple. Lors de la première assemblée générale de l'Association des Habitants du Fleuve de Wallonie, elle et l'un de ses voisins amarré à quelques mètres font fortuitement connaissance, le tout à plus de soixante kilomètres de leurs habitations respectives.

Ainsi, contrairement à une idée répandue parmi les personnes extérieures au milieu, la recherche d'un environnement convivial ne constitue pas un argument fréquemment avancé comme ayant influencé le choix des habitants fluviaux en faveur de ce type d'habitation. En revanche, il arrive très régulièrement que ces derniers expriment leur étonnement quant à la personnalité mesquine de certains d'entre eux, quant à l'existence de conflits entre voisins d'à bord, ou vis-à-vis de la difficulté à fédérer les habitants autour d'une cause commune, à moins que leurs intérêts personnels soient menacés. Sylvain, par exemple, a décidé de revenir vivre à terre de temps en temps, afin de prendre un peu de recul (16-06-2017) : « c'est un microcosme de ce qu'on retrouve dans la société, tu ne trouves pas ? Des conflits tout le temps, des gens qui se tapent dessus », conclut-il, quelque peu désabusé. C'est en partie ce que pense Paul également : des abrutis, il y en a sur l'eau autant que sur terre. Mais le bateau, contrairement à ce qu'il pensait avant d'habiter lui-même à bord, amplifierait la tendance :

A terre, un type qui vit dans un appartement, on se dit pas : tiens, il vit dans un appartement, ça doit être un chouette gars [Rires]. Par contre, sur un bateau, moi je me suis dit : un gars qui habite sur un bateau, ça doit être un chouette gars quoi... J'avais cette idée-là quoi, tu vois ? Et euh... bon, je me suis rendu compte que non. Que c'est complètement nul quoi, que c'est pas vrai. Y a vraiment des gros cons sur les bateaux et ça, c'est, pour moi, je

trouve ça beaucoup plus choquant qu'un con de voisin dans un appartement, tu vois ? Mais un con sur un bateau, je trouve ça plus con... [...] 'fin, je me permets de dire ça mais ça paraît plus anormal alors que c'est pareil [qu'à terre] en fait. Il y a autant de... C'est pareil. Mais le fait que ce soit un bateau, c'est plus choquant d'avoir des gens qui sont pas... tu vois ce que je veux dire ? Des gens un peu aigris ou qui sont refermés...

Est ainsi battue en brèche l'idée que faire le choix d'une habitation non conventionnelle telle que le bateau témoignerait d'une personnalité ou de prédispositions valorisant la rencontre, l'ouverture à l'autre et au semblable, ou même un sentiment de communauté. C'est pourtant l'argument de la convivialité qui a présidé à la création de l'Association des Habitants du Fleuve, dont l'objectif initial était de favoriser la rencontre entre tous les habitants fluviaux wallons (et notamment par ce biais d'obtenir des prix de groupe intéressants). Le premier comité s'est dissout après quelques mois, face à la cadence intensive des réunions, à la charge de travail envisagée ainsi qu'en raison de dissensions interpersonnelles... Ayant l'avantage (dans ces circonstances) de ne pas vivre sur l'eau et d'avoir du temps à offrir dans le cadre de cette présente recherche, je pris le relais avec William, Tyler restant à la barre.

Lors de nos prospections pour recruter de nouveaux membres, plusieurs habitants de longue date nous firent part (comme Claude dans le prologue) de leur scepticisme quant au succès de la démarche, les projets de création d'associations du même acabit ayant échoué... Pourtant, la première assemblée générale réunit une cinquantaine de personnes, qui convinrent bientôt d'autres connaissances de venir grossir les rangs. La seconde année, nous fêtons le 100^{ème} membre, et les suivants. Les barbecues festifs organisés sur l'île d'Yvoir, sur la Meuse, sont un franc succès, et chacun est unanime : « Les habitants du fleuve, c'est vraiment super ! On s'amuse super bien et [Tyler] arrive toujours à mettre l'ambiance. Par exemple au dîner, il a dit : 'mélangez-vous, allez parler à ceux que vous ne connaissez pas !' Et c'est vrai, sinon on serait restés avec nos voisins ! », admet Marc (20-09-2017).

Ils sont nombreux à applaudir les rencontres faites grâce à l'association : « on s'imaginait pas qu'il y avait autant de monde qui vivait sur l'eau », s'étonne cette habitante (05-05-2016). Les drapeaux à l'effigie de l'association²²⁴, offerts lors du paiement de la

²²⁴ Un logo que j'ai moi-même réalisé sur base des indications fournies par le Président et le Trésorier (aperçu dudit logo p. 75). Initialement, le bateau avait été dessiné en stationnement mais ces derniers m'ont demandé de le mettre en mouvement, induit par un effet de perspective ainsi que par la direction du fanion représenté à l'avant !

cotisation, dépeignant un bateau d'habitation fendant les flots et arborant l'inscription « Habitant du Fleuve », flottent aux mats. Objets presque incantatoires, ils semblent invoquer une certaine unité autour d'un type d'habitat partagé, ainsi que des valeurs de solidarité. Et en effet, s'il y a bien une qualité que tous reconnaissent au milieu de l'habitat fluvial, c'est la capacité de chacun à mettre ses ressentiments de côté afin de prêter main forte à un bateau en détresse ou à un habitant en difficulté. Par ailleurs, bien que le tableau qui vient d'être peint montre des cohabitations conflictuelles ou indifférentes, il existe bien évidemment des relations, des situations autant que des concessions où règnent l'entente, voire l'amitié, ainsi que la solidarité.

Dans la section consacrée aux chambres, nous avons déjà pu nous apercevoir du salut apporté par des voisins vigilants à un bateau à la dérive, cas de figure très courant qui met en exergue l'état de veille que chacun, et ce malgré les dissensions éventuelles, adopte vis-à-vis du bateau d'autrui. Aussi, plus haut, j'évoquais les déconvenues de Marc, qui avait alors pu compter sur le soutien de ses voisins permanents, très soudés et attentifs les uns aux autres : « on va voir les uns chez les autres si tout va bien, c'est rassurant parce qu'on sait qu'en cas de problème, un voisin le remarquera tout de suite », se rassure Joseph, du bateau d'à côté. Dans la foulée, il fait remarquer que tous ont atteint l'âge de la retraite et plus, la vieillesse amenant son lot d'inquiétudes et de soucis de santé. Il s'inquiète d'ailleurs pour Philippe, amarré quelques kilomètres en aval et ancien collègue, qu'il n'a pas trouvé très en forme récemment et qui, ce jour-là, ne répond pas à ses appels (il s'avère finalement qu'il travaillait dans la cale et n'avait pas de réseau) (10-08-2017).

Mais dernièrement, Tyler et William me faisaient part de leur hésitation à continuer leur travail au profit de cette association qu'ils portent depuis ses débuts. Ils s'y sentent seuls et s'interrogent sur les objectifs-mêmes du projet : le secrétaire qui m'a succédé a mis les voiles suite (à nouveau) à des différends avec le président et, disent-ils, ils s'épuisent à solliciter des membres peu réactifs dont aucun n'est intéressé par prendre la relève. Certes, un noyau dur continue de participer volontiers aux activités festives, mais aucunement à leur organisation. Un constat également partagé à plusieurs reprises par Bart, Président de l'association des habitants fluviaux d'Anderlecht (qui, pour moi, passe gentiment de la langue de Vondel à la langue de Racine) (06-01-2016 & 10-02-2016):

C'est dur vraiment ici de faire quelque chose avec les gens. Allez, ils sont des individualistes. Mais si tout le monde pense à son intérêt... J'avais un projet de planter des haies avec tout le monde, ça coûterait 1000€, 1200, rien, pour

un peu cacher certains trucs. Mais c'était : 'on s'en fout', 'fais c'que tu veux'. Je veux bien faire une stratégie mais tout seul, je sais pas. »

« Je peux tout faire ici, sans leur avis, ils disent 'oui oui' mais bon...

Laurie : ça doit être parfois fatigant...

Non, en fait ça va. Ca pourrait être merveilleux ici, on pourrait faire plein de trucs. Mais bon on va pas se plaindre. Enfin quand même pour soi-même, ça pose des questions pour ses convictions. Allez, qu'est-ce qui fait se bouger les gens ? Quand les gens décident de se mettre ensemble ? [il hausse les épaules et pince les lèvres] »

Une question dont discutent entre eux les Présidents des Associations wallonnes et flamandes au cours d'une réunion conjointe et dressent le même constat (05-06-2017) : « quand on commence à toucher à leurs affaires, alors ils se mobilisent. C'est dingue ! », « oui, c'est vraiment en moment de crise » que les habitants fluviaux semblent se montrer les plus prompts à se fédérer, pour autant que les conséquences pèsent directement sur leur habitation. Hervé, réunissant ses voisins également concernés par l'avis d'expulsion des voies navigables au profit de navires de croisière et de bateaux HORECA, s'enquiert auprès d'eux : « si on se bouge pour trouver un avocat et se défendre, est-ce que vous marchez ? Même si finalement la situation se résout pour vous, est-ce que vous serez solidaires avec les autres ? » (13-01-2018). La réponse est alors affirmative. Mais, quelques mois plus tard, au cours d'un coup de fil, il me met à jour : « J'en ai marre de défendre des clampins qui de toutes façons ne nous disent pas un merci. C'est un boulot monstrueux, alors pourquoi le faire alors qu'on a déjà notre emplacement ? J'ai bien envie d'aller défendre mon petit dossier, et chacun pour soi » soupire-t-il (29-03-2018).

1.2.2. D'à terre : sous les fenêtres du « plus grand nombre »

Monter au créneau, Hervé en a l'habitude : 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. Hervé raconte fièrement que, apprenant la nouvelle, il fit du porte-à-porte sur les 300 mètres de voisinage à terre et récolta de son côté 130 marques de soutien, avec commentaires intercédant en sa faveur (16-06-2017). Comme on l'a vu à plusieurs reprises, les pétitions émanant des voisins directs à l'encontre des bateaux-logements amarrés le long du halage jouxtant leur habitation sont courantes.



De haut en bas, de gauche à droite: pontons d'amarrage flottants. Les habitants des péniches amarrées sont chacun propriétaires d'un tronçon | Cabane installée en face d'un emplacement. Inscription sur la bouée au mur: "Mon rêve" | Terrasse aménagée en vis-à-vis d'un bateau d'habitation | Caravane et jeux d'enfants en face de bateaux-logements | Boîtes aux lettres à l'entrée d'une concession d'une dizaine de bateaux | Raccordements électriques à terre | Une péniche a momentanément quitté son emplacement, marqué par une boîte aux lettres



3



4

Ou peut-être serait-il plus juste de parler d'intentions de pétition car les acteurs de terrain eux-mêmes rencontrent quelquefois des difficultés à mettre la main sur les revendications précises des mystérieux doléants, l'information provenant souvent d'un voisin d'à terre avec qui les contacts sont bons et qui les met dans la confiance – très nombreux en effet sont ceux qui entretiennent d'excellentes relations (ou même juste paisibles) avec leurs voisins directs. En 2011, je rencontre individuellement les habitants de trois bateaux voisins amarrés au pied d'appartements haut de gamme nouvellement construits. Tous avancent alors prudemment qu'une pétition a vraisemblablement été lancée par ces nouveaux riverains :

Laurie : j'ai entendu dire [par le voisin] que certains habitants justement de ces nouveaux appartements avaient fait une pétition. Vous avez entendu parler de ça ?

- Madame : Oui...

- Monsieur : C'est un bruit qui circule, c'est du blabla !

- Mme : Moi je crois que c'est vrai.

L. : et c'est par rapport à quoi ?

- Mme : Pour avoir la Meuse pour eux. Parce qu'ils ont la vision... D'un côté, ceux qui sont tout au-dessus, ils regardent au-dessus de nous, mais ceux qui sont là [au rez-de chaussée, légèrement en contrehaut du quai], ils sont juste chez nous.

- Mr : Mais tu sais qui a lancé la pétition ?

- Mme : Non.

- Mr : Dis, mais cette pétition je l'ai jamais vue ?!

- Mme : Beh, évidemment, ils vont pas te la demander à toi ! Moi j'y crois, je crois bien qu'ils ont fait ça. Mais je crois pas que ça va aboutir...

Leurs voisins d'à bord ne sont pas plus assertifs quant à l'existence avérée de la plainte, mais l'objet de cette dernière, si elle a bel et bien été lancée, semble assez clair à leurs yeux, comme l'avance le (désormais ex) propriétaire du Baker (03-03-2012) : « On parle, on parle de pétitions qui circulent. Bon heu... je demande à voir [...]. Soit disant, d'après ce que j'ai entendu dire, on les gênerait maintenant dans le décor ». Véritable pétition ou non, six ans plus tard, force est de constater que les embarcations n'ont pas bougé, toujours amarrées à leur exact emplacement, tandis que certains des propriétaires pour leur part (d'à bord mais aussi certainement d'à terre), ont déménagé. Aujourd'hui encore, ce schéma semble se répéter ailleurs, sur la forme comme sur le fond. Gabrielle m'en dresse un compte-rendu détaillé (17-01-2017) :

Ce bateau a toujours été là, parce que moi je l'ai toujours connu là, toujours [elle a travaillé dans le village où il est amarré]. En 1994, j'ai repris le restaurant. 1994, donc il y a quand même quelques années, il était déjà là. Tout [le village] l'a toujours connu, voilà. Et ça arrangeait bien tout le monde, personne n'a jamais rouspété. Et puis après le restaurant a été à vendre et a été repris. La maison à côté du restaurant a été à vendre et a été reprise par [un réalisateur belge célèbre], que tout le monde connaît. Et la maison de l'autre côté du restaurant où c'était une vieille dame qui habitait, une grosse maison de maître blanche, a été reprise par un avocat. L'avocat, il déteste avoir un bateau : « C'est un bateau qui gâche la vue ».

Laurie : C'est ça qu'il a dit, lui ?

Ouais, le restaurateur aussi et [le réalisateur] aussi. Pourtant, au départ, je m'entendais super bien avec lui, vraiment. Il a même proposé que quand j'avais besoin d'électricité, je pouvais aller me brancher [...] Puis je ne sais pas, il est devenu ami avec cet avocat et ce restaurateur et eux ne voulaient plus le bateau là et donc l'avocat me disait : « quand même moi j'ai du poids, on va faire une pétition pour que tous les gens signent et on fait partir le bateau ». Heureusement que je l'ai su parce que à part ces trois-là, les autres, c'est tous des anciens [du village] donc ils m'ont tout de suite dit : « [Gabrielle], tu sais qu'il y a une pétition qui tourne pour qu'on te fasse enlever ton bateau ? » Mais je dis : ils sauront pas me le faire enlever. J'ai des autorisations. Donc moi j'ai appelé la Police de la navigation, et puis le monsieur est arrivé, il a dit [imite un dialogue] : « il y a un problème avec le bateau là ? » [Rires] « Voilà le problème heu... c'est que de temps en temps elle s'en va et là nous on a une super belle vue et puis après ce bateau-là il revient, on l'a toujours devant la maison, on n'a pas demandé pour avoir le bateau ». [Comme si elle leur répondait] Oui, mais vous avez demandé pour vivre au bord de l'eau. Et au bord de l'eau, qu'est-ce qu'il y a dans l'eau? Des bateaux. [Rires] Voilà.

Le scénario se déroule en trois temps : premièrement, de nouveaux arrivants établissent leurs quartiers dans un environnement où les bateaux d'habitation ont, eux, déjà posé les amarres depuis plus ou moins longtemps. Ces riverains d'à terre – à qui, dans le cas des appartements cités plus haut par exemple, l'agent immobilier a affirmé que les bateaux n'étaient que de passage... – s'aperçoivent alors de la présence constante de ces embarcations. Deuxièmement, la menace de trouver un moyen de les faire déguerpir est

lancée par les protagonistes, qui tentent de se trouver des alliés au sein de leur propre voisinage. Les arguments varient peu : c'est généralement l'accaparement d'une vue par des bateaux sédentaires provoquant des nuisances visuelles ou sonores (cfr supra) qui est en jeu. Troisièmement, les fluviaux concernés prennent connaissance de ces intentions (souvent par le biais de riverains refusant la pétition) et lancent des démarches pour affirmer leur légitimité à demeurer à cet endroit, par le biais de contre-pétitions ou via l'intervention de la Police fluviale.

Par conséquent, s'agit-il simplement d'une mascarade bien rôdée qui, d'une part, permettrait aux voisins d'à terre de tester leur contrôle sur un environnement de vie qu'ils apprivoisent, ainsi qu'une manière pour eux d'établir des contacts (voire des alliances) avec leurs nouveaux voisins ? Mascarade qui, d'autre part, rappellerait aux fluviaux le statut précaire (car toujours révocable sous divers motifs) mais précieux de leur autorisation d'amarrage de longue durée, tout en resserrant leurs liens entre habitants d'un même territoire, sur terre et sur l'eau ?

En réalité, les mécontentements des riverains d'à terre ne sont pas sans conséquence et pourraient effectivement avoir l'effet escompté, d'autant que le soutien des autorités n'est pas en faveur de ces habitations flottantes. D'abord, en cas de changement d'adresse forcé, l'ensemble des papiers réglementaires (lettre de pavillon, carnet de jaugeage, exploitation de radio,...) doit être modifié, entraînant jusqu'à 800€ de frais à charge du propriétaire du bateau. En outre, entre l'introduction d'une demande d'autorisation d'emplacement auprès de l'administration et la réception de la réponse, de moins en moins positive, le délai est généralement de deux ans au minimum...

Pendant ce temps, le candidat est tenu de se conformer aux règles de navigation en vigueur qui autorisent un bateau à stationner au même endroit pour une durée de 3 mois maximum. En cas de plainte, c'est bien entendu la première chose qui sera vérifiée et, en cas d'infraction, il est peu probable qu'une autorisation d'amarrage de longue durée soit jamais délivrée. La plupart des habitants se prémunissent néanmoins d'une telle pénalité en se déplaçant régulièrement, soit en allant faire le plein d'eau à l'écluse toute proche par exemple, puis regagnant l'emplacement, soit en bougeant de quelques mètres en aval ou en amont.

Quelques fonctionnaires sont en effet réputés pour leur zèle excessif et leur acharnement à vérifier le respect de cette règle, notamment en-dehors de leurs heures de service. En effet, bien que le Capitaine (maintenant retraité) du Port de Bruxelles et le Directeur de la « Direction de la Gestion des Voies Hydrauliques » en Wallonie fassent preuve de

tolérance (moyennant le respect des règlements établis) vis-à-vis de l'habitat fluvial, voire tentent d'en améliorer les conditions de vie²²⁵, certains garde-sections ainsi que d'autres responsables ne cachent pas leur ressentiment à l'égard des bateaux-logements : « le fleuve doit rester public », « y'a assez de place sur terre, y'a pas besoin d'aller habiter sur l'eau », « Un bateau c'est pas fait pour habiter. Si vous voulez habiter, vous avez qu'à acheter une maison » (propos régulièrement rapportés par les habitants, ici issus d'un entretien avec Philippe, 13-09-2015),... Autant de déclarations assumées sans fard par le Directeur de l'une des Directions opérationnelles du Service Public Wallon que, d'après lui, partage le Bourgmestre de la Ville concernée.

En ces termes, on comprendra que, face à d'autres acteurs (propriétaires d'appartements riverains, compagnies touristiques, bateaux HORECA,...) et à leurs réclamations éventuelles, l'habitat fluvial ne soit pas soutenu en priorité par ces décideurs. A leurs yeux, le phénomène semble tenir d'une anomalie entravant indûment « certaines particularités des lieux et des activités riveraines tout aussi respectables » (qui ne sont par ailleurs jamais précisément identifiées) ainsi que des usages du fleuve consacrés, au « dynamisme économique et touristique » (sous-entendu : en comparaison à une activité d'habitation immobile qui rapporte moins) – pour reprendre les termes employés par ce Directeur dans un mail²²⁶. En ce qui me concerne, je ne défends pas l'habitat fluvial (ou

²²⁵ Ce dont j'ai pu juger non seulement en les rencontrant tous deux à diverses reprises, formellement et informellement, en tant que chercheuse autant que, en Wallonie, en tant que membre du comité d'administration de l'Association des Habitants du Fleuve. Au moment de la rédaction du projet d'arrêté de gouvernement relatif au stationnement de longue durée sur la voie d'eau, le Directeur nous avait fait parvenir les premières versions puis nous avait convoqués afin de discuter de nos remarques, par ailleurs intégrées en grande partie au texte final soumis au Cabinet du Ministre en charge, Maxime Prévot. Le projet comportait en outre une clause, proposée par le Directeur lui-même, prévoyant l'installation graduelle de l'eau et de l'électricité sur l'ensemble des emplacements de longue durée. A Bruxelles, le Capitaine se déplace régulièrement sur place et, en compagnie du comité d'administration, établit une liste des points problématiques à améliorer, tant du côté des habitants que du côté de l'Administration. Ainsi, le dernier compte-rendu relève non seulement les efforts d'entretien de certains habitants, autant qu'il en met d'autres en garde vis-à-vis de l'état de saleté de leur habitation ; enfin, il constate que le chemin de halage est en mauvais état et signale que les services concernés ont été contactés pour remédier à la situation (Lettre du Port au Président DHAFE, 14-09-2018).

²²⁶ « Vous n'êtes pas sans savoir que Namur n'est pas grand et que les emplacements de stationnement sont fortement convoités pour usages divers : stationnement de bateaux marchands, accueil de plaisanciers, bateaux tourisme, bateaux croisière, namourettes, bateaux activités, bateaux Horeca, chambre d'hôtes, bateaux-logements privés. Dès lors diverses réunions ont eu lieu en 2016 et 2017 entre le Cabinet, la DGO2 et la Ville afin de définir au mieux une répartition des emplacements de stationnement possibles dans la traversée de Namur en fonction des contraintes des lieux, des activités riveraines, de la raison du stationnement, des activités développées et souhaitées par la Ville, du nouveau visage du Grognon, du dynamisme économique créée par ces activités,... [...] Je peux comprendre votre questionnement et celui de votre association, mais je déplore certains de vos propos. Vous parlez « pérennité de vos habitats », « d'expropriations » et de « déracinement » si on vous déplace. Je rappelle que le stationnement de bateaux logement se fait sur base d'autorisations délivrées à titre précaire. Vous le savez dès le départ. Vous ne pouvez l'ignorer. C'est une contrainte que vous acceptez. Il ne peut

non conventionnel) à tout prix. Mais les arguments sur lesquels ces décisions sont prises me semblent pour le moins arbitraires et résultent de préconceptions personnelles plus que d'un jugement équitable et impartial, bien que ce responsable s'en défende.

Présentée comme un passe-droit ultime, la carte du « public » est brandie sans que soit pour autant remise en question la problématique de la privatisation des vues des riverains (probablement les « activités des riverains respectables » mentionnées) ou plus généralement encore l'utilisation des quais à des fins économiques et touristiques (deux adjectifs qui, accolés, sonnent comme des synonymes et, par définition, restreignent l'accès « au plus grand nombre »). Autant de choix qui, à mes yeux, ne relèvent pas plus de dispositions en faveur de toutes et tous que d'autres types d'intérêts « strictement privé[s] » tels que l'habitat fluvial (mais aussi de la navigation de loisirs et sportive, de la pêche,... Activités pourtant soumises au même régime mais dont la légitimité n'est visiblement pas questionnée).

A mon sens, cette gestion des fronts d'eau pêche par conséquent à (au moins) trois niveaux. Premièrement, elle s'obstine à dédaigner et à exclure de son raisonnement l'explosion actuelle de la demande du grand public en faveur de l'habitat fluvial²²⁷ (et des habitations non conventionnelles en général). Deuxièmement, en s'appuyant sur la précarité des autorisations pour justifier ses décisions, elle néglige les droits néanmoins assortis à ce type particulier de statut (qui ne peut s'appliquer à n'importe quelle condition), et témoigne d'une conception du logement éculée, limitée à l'habitation et non aux réseaux et au quartier (ce que le Droit reconnaît pourtant). « Déplorer » expressément l'utilisation de termes tels qu'« expropriation » ou « déracinement », pourtant effectifs, en constitue une illustration claire. Troisièmement, elle fait abstraction de la présence que le phénomène contribue à maintenir effectivement sur

être question de privatiser et d'aliéner le domaine public. On ne vous a pas vendu une parcelle de fleuve, on vous autorise à l'occuper avec redevance annuelle. Il convient d'admettre que le fleuve dans son ensemble reste un domaine public géré par un service public dans le souci de ses divers usagers et de ses riverains. Vous faites partie de ces usagers, et à ce titre, nous souhaitons vous respecter. D'autres demandeurs pour d'autres types d'occupations le sont également. Nous devons également en tenir compte, d'autant que certaines d'entre elles apporteront à la Ville un dynamisme touristique et économique qu'elle entend susciter. Nous devons également tenir compte de certaines particularités des lieux et des activités riveraines tout aussi respectables. Nous avons donc cherché en partenariat avec la Ville et le Cabinet un juste équilibre tout en privilégiant l'intérêt du plus grand monde par rapport à l'intérêt strictement privé. »

²²⁷ Et dont ils connaissent extrêmement bien l'ampleur, étant directement confrontés à la gestion des demandes d'emplacement, en augmentation substantielle selon leurs dires. Les listes d'attente se remplissent toujours plus, ce que le gestionnaire a choisi de traiter en restreignant le nombre de places disponibles et en n'attribuant pas certains emplacements libérés, expressément dans l'optique de décourager les candidats et, on l'a dit, de favoriser d'autres types d'activités plus lucratives (réunion avec Mr L., 01-02-2017).

des quais longtemps oubliés des pouvoirs publics, participant ainsi – à en croire notamment Kimberley Kinder (2015) – à leur attractivité touristique, économique, publique, actuelle...

Mais pour l'heure, revenons-en plutôt à ce qu'en disent les habitants de bateaux-logements eux-mêmes, en Wallonie et à Bruxelles. Ces discours en effet mettent en exergue des représentations et pratiques spécifiques à cette manière de vivre, plus particulièrement en termes de mobilités mais aussi de rapport à l'autre, au fleuve et au monde.

1.3. Roms, immigrés, nomades : on est toujours le mobile de quelqu'un

« On nous prend vraiment pour les Romanichels des fleuves. Il y a une image obsolète qui est véhiculée ; ils s'attendraient à ce qu'on exprime des grognements... », regrette Nadine. Elle continue en énumérant les arguments en faveur d'un « village flottant » ouvert au public (17-01-2017) : « vivre sur un bateau, ça peut être lourd ; se battre pour sa place, parfois on en a marre. On doit pouvoir aller vers l'extérieur, partager et faire comprendre une expérience pas facile ». Le tour de table se poursuit parmi la poignée d'habitants réunis autour de ce projet et c'est Christophe qui prend la parole : « depuis que je suis passé de la terre à l'eau, je ne reconnais plus mes congénères d'à terre. Quand je suis arrivé, il n'y avait pas encore d'appart [où il est amarré]. Un jour je suis parti, je suis revenu et on m'a dit : 'qu'est-ce que vous faites là ?' Mais c'est ma place ! ». Lui aussi plaide pour se faire connaître auprès du grand public, afin « de changer l'image qu'on donne ».

Face au Président du « woonschepencollege » – l'association des fluviaux flamands, qui fait remarquer que le nombre important d'habitants fluviaux en Wallonie s'explique probablement par la facilité d'obtenir des autorisations, Tyler nuance : certains habitants ont obtenu leur emplacement directement, d'autres l'attendent toujours, après plusieurs années. Selon lui, la différence de traitement provient d'un directeur de section local qui « déteste les bateaux-logements. Il trouve que ça ne devrait pas exister, qu'ils prennent des espaces qui ne leur sont pas alloués et qu'ils se croient tout permis » ; en stéréo, sa compagne ponctue les explications : « comme des gitans, un peu »... (05-06-2017). « Romanichels », « gitans », mais aussi « ferrailleurs », « forains » ou plus généralement, « nomades », « baraquies »,... Autant de figures auxquelles les habitants fluviaux regrettent être, selon eux, indûment associés et dont ils cherchent à se distancier.

Ce qu'ils opposent à ces associations, c'est d'abord leur propre légitimité à occuper des espaces pour lesquels ils ont obtenu une autorisation régulière, ou ont l'intention de l'obtenir, en comparaison à des populations considérées en filigrane tout à la fois comme négligentes, profiteuses et hors-la-loi. L'attachement à l'emplacement, dont le retour planifié en constitue une preuve irréfutable pour Christophe par exemple, est avancé comme un indicateur de leur appartenance à un lieu, à leur intention d'y entretenir des habitudes localisées et, ainsi, à y contribuer « en bon père de famille » (expression textuellement employée dans les règlements). « Nous, on participe à la vie du fleuve », s'indigne ainsi Hervé lors de la réunion précédemment mentionnée. Sont donc également pointés du doigt tous ceux qui contreviendraient à cette ligne de conduite, auxquels sont associés tous ceux qui pratiquent des activités professionnelles de récupération itinérantes et/ou non déclarées, aussi considérés comme « sales » ou « bordéliques ».

Sur cette base, ce sont des habitants fluviaux eux-mêmes, ainsi que certains bateliers, qui peuvent être visés par d'autres fluviaux (sous couvert de l'appellation « bateaux-poubelles » notamment). La compagne de Tyler par exemple, complète le portrait dressé plus haut en décrivant certains habitants wallons comme « des personnes plus âgées un peu négligées. Il y a plus de baraques²²⁸ [qu'en Flandre], des gens qui ne se lavent pas ; ils sont sales, pas bien habillés ». Eddy, marinier retraité provenant d'une famille batelière, s'exclame quant à lui, un jour en cours de conversation (16-06-2017) : « y'a des fois, on nous prend vraiment pour des 'fripias' ! » L'utilisation de cette expression me fait éclater de rire puisqu'il s'agit aussi du nom de famille de ma mère (« Frippiat »), dont l'étymologie provient en effet de « fripiers ». Pensant m'avoir offensée, il cherche à se rattraper en m'expliquant : « beh allez, je veux dire... Des baraques quoi ! ». Philippe enfin me décrit ses voisins en ces termes (13-09-2015) :

Derrière, y'a un bateau principal, [...] c'est un d'origine batelière mais qui soude, qui répare, mais c'est un peu les romani... allez, les feronniers, les ferrailleurs d'à terre quoi. C'est la même chose mais c'est sur un bateau. D'ailleurs, les ferrailleurs d'à terre viennent chez lui. Parce que je relève aux plaques [de voitures] moi quand même pour savoir un peu dans quel monde

²²⁸ « Baraki », « baraque »,... Pour rappel, ce terme est un belgicisme assigné initialement aux occupants de baraquements ou de roulottes, employé aujourd'hui dans le langage courant et familier pour désigner des personnes issues de classes populaires mais plus généralement pour insulter (plus ou moins affectueusement) tout individu dépourvu de civilité. Synonymes : « beauf », « plouc »,... Féminin : « Barakresse ».

on vit et il a des contacts avec des [familles de ferrailleurs]²²⁹,... Mais bon, parfois il me donne un coup de main, c'est pas la question. Mais enfin, c'est un gars d'origine batelière et c'est comme ça. [L'autre bateau], il a été racheté de l'autre côté. En fait le grand hangar en face c'était une firme de mazout [...] et ils avaient deux ravitailleurs. [Ils ont] fait faillite et son brol a été racheté par le fils d'un ancien batelier qui avait mis sac à terre... Ils s'appellent les Van [X]. Mais y'en a beaucoup dans la batellerie, et tous ceux à qui j'en parle me disent : « hé mais c'est pas famille avec moi hein ! » [rires] Surtout pas ! [...] Le bateau était dans un état... Il a racheté la faillite soi-disant pour relancer le commerce, le gars n'a jamais eu l'autorisation de relancer. De toutes façons c'était le gars, le gosse était occupé à pêcher, la mère lui criait : « viens manger ! », on posait la canne à pêche, trois mois après la canne à pêche était toujours là. On descendait dans l'avant du bateau, on ouvrait le capot de descente, le capot de descente il peut rester 6 mois ouvert hein. Été comme hiver.

Enfin, dans ces discours, les catégories d'« étrangers » ou de « réfugiés » viennent compléter les figures de mobiles réprouvés qui, de l'avis de nombreux fluviaux, seraient avantagés comparativement à leur propre situation. Sommé de libérer son emplacement, un habitant déclare par exemple : « on est expulsés sans raison alors qu'on est citoyens ! On paie nous ici. Et on est moins bien traités que des réfugiés » (16-06-2017). Son interlocuteur, qui n'est pourtant aucunement soumis à une obligation de déplacement, approuve. Un autre, concerné par la réaffectation de son emplacement à des fins commerciales, soutient également cette impression : « on devrait être Turcs ou Arabes, on aurait même eu un logement [à terre] » (13-01-2018). Dans la salle des machines, on avait déjà vu qu'islamophobie, xénophobie, racisme,... étaient monnaie courante à bord. Sur les réseaux sociaux, les publications enjoignant à « fermer les frontières » aux migrants coudoient des « conseils de vigilance » pour repérer les « signes » prétendument laissés par les « gens du voyage » pour organiser des cambriolages...

Ainsi donc, on voit comment les habitants fluviaux jugent être injustement associés à certains groupes vis-à-vis desquels ils prennent soin de se différencier clairement ; des erreurs de jugement dont ils estiment subir les effets tout en adhérant de leur côté aux représentations sur lesquelles elles sont fondées. L'amalgame qu'ils décrient provient vraisemblablement de préjugés communément partagés, mais s'ancre probablement

²²⁹ Il cite les noms de deux familles de ferrailleurs malfamées, réputées localement pour leurs comportements agressifs et leurs activités illégales...

tout autant sur la proximité, au moins physique, qu'ont entretenue et continuent d'entretenir habitants fluviaux et populations décriées. Souvenez-vous : dans la partie consacrée aux coques, nous avons vu comment, dès l'entre deux-guerres, la batellerie artisanale connaissait un nouvel enchaînement de restructurations – reflets des évolutions sociodémographiques, technico-économiques et culturelles de l'époque.

1.3.1. Les fronts d'eau : interstices créatifs en changements

Ces reconfigurations engendrent d'une part la fixation de longue durée de bateliers retraités et d'autre part, la vente de bateaux de commerce à des personnes extérieures au métier. Tous s'établissent alors bien souvent là où les embarcations ont stoppé leur parcours commercial, en bordure d'usines et de terrains industriels eux aussi à l'arrêt (conséquence de la crise charbonnière), positionnés en premières et secondes couronnes des centres urbains. A Anderlecht par exemple, sur le panneau touristique planté à l'entrée du Bassin de Batelage, l'endroit est décrit en tant qu'ancienne zone de chargement et de déchargement proche des quartiers industriels d'Anderlecht et de Forest, dont la proximité avec la gare de Marchandises de la Petite-Île y attire de nombreuses entreprises après la Première Guerre. L'encart enchaîne directement sur le « cadre bucolique » qu'offre désormais ce bassin, faisant l'impasse sur les (presque) cinquante années qui séparent ces deux périodes. Dans cet intervalle en effet, « l'axe usinier de Bruxelles voit son tissu industriel s'affaiblir, les friches se multiplier, le chômage s'accroître au sein d'une population peu qualifiée qui y trouve des conditions de logement peu onéreuses » (Puissant, Van Praag & Nakhlé, 2014 : 39).

C'est dans cet « arrière-plan » de la ville, pour reprendre les termes du Capitaine du Port de Bruxelles (24-09-2015), que s'établissent en effet les premiers habitants fluviaux venus d'à terre. En périphérie, à l'écart des planifications de l'époque, ancrés sur un fleuve qui fait alors frontière, absents des réglementations, ils côtoient dans ces « lieux vacants détournés ou appropriés » (Agier, 2015 : 31) ceux qui, assignés au temporaire et au précaire (Cousin, 2016, s.p.), circulent au rythme des expulsions, mais aussi littéralement les rebuts – non-désirables et non-montrables : « 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 », se souvient un habitant du Bassin (16-09-2015).



Utilisation "festive" des quais et du fleuve: "plage urbaine" (sable, bar, concerts,...) et "parade d'objets fous" au confluent Sambre et Meuse à Namur.



Début des travaux du complexe immobilier Nautilus à Anderlecht (février 2017), à proximité directe de la concession de DHAFF.



Namur, Port du Bon Dieu (2012)



Namur, Port du Bon Dieu (novembre 2016)



Namur, Port du Bon Dieu (sept. 2017). Vue depuis le salon d'un bateau.

C'est là, nous dit Michel Agier, à partir de ces lieux « physiquement en dehors des structures de la ville officielle, montrée et aménagée, en ses marges, ses bords ou ses interstices » que se forme « l'agir urbain » de la non-ville, « à partir des politiques d'exclusion, d'abandon, de mise à l'écart » (2015 : 154). A Amsterdam par exemple (dans un contexte de crise du logement pourtant bien différent de la situation belge à la même époque), les canaux sont alors prisés en raison de la possibilité laissée par un cadre légal quasi inexistant d'y vivre de manière informelle, à moindres frais, le tout dans les centres urbains (Kinder, 2015 : 26). A Anderlecht également, pour paraphraser Claude (cfr prologue), si l'endroit ressemblait certes à un « dépotoir » « squatté par les ferrailleurs », il présentait l'avantage à ses yeux que « personne [ne] connaissait », leur garantissant en outre une certaine liberté pour rénover ces bateaux qui « avaient toujours été là »... et qui le sont toujours !

Il en va de même pour les autres occupants : pas plus tard qu'en juin 2018 a été « mis à la disposition des gens du voyage » un « terrain vague »²³⁰ situé à proximité de la friche du Bassin de Batelage, où les dernières pierres d'un complexe de 197 appartements à plus de 190.000€ l'unité²³¹ sont en passe d'être posées, marquant les premières phases de réaffectation de l'ensemble de la zone (appartements, maison de repos, bureaux, crèche, logements sociaux,...). En attendant, ses recoins continuent de servir de refuges à des personnes en situation de grande précarité : sans-papiers dans un immeuble de bureaux abandonné, familles dans des cabanes de carton et de tôle,... cohabitent avec les cuves à mazout, grues de transbordement, entrepôts,... qui rappellent la vocation économique de ce territoire. Si d'aucuns le dépeignent comme longtemps oublié et abandonné, toutes ces appropriations qui n'impliquent aucun redéveloppement infrastructurel visible (Kinder, 2015 : 17) contribuent pourtant à y maintenir une certaine vitalité.

En effet, désormais qualifiée de « ressource à mobiliser », « atout », « potentiel », par des autorités politiques qui semblaient jusque-là en avoir oublié l'existence, la zone n'a en réalité jamais cessé d'être le territoire d'usages informels. A en croire la géographe Kimberley Kinder (2015), ce sont ces derniers qui ont progressivement – à l'image de ce qui s'observe sur d'autres fronts d'eau européens, contribué à les rendre à nouveau pensables et désirables dans le cadre de projets immobiliers privés et publics à large échelle, inscrits dans de nouveaux motifs de vie et de loisirs orientés vers l'eau. Présenté

²³⁰ La Libre (07 juin 2018). « Deux terrains mis à disposition des gens du voyage en Région bruxelloise ». En ligne : <http://www.lalibre.be/regions/bruxelles/deux-terrains-mis-a-disposition-des-gens-du-voyage-en-region-bruxelloise-5b18db445532a2968864b14b>

²³¹ <https://www.nautilusbyeaglestone.be/>

comme le « symbole du renouveau de Bruxelles », le canal est aujourd'hui appelé à « devenir la véritable colonne vertébrale de [la] Région et un atout touristique de celle-ci » (projet d'Accord de Majorité 2014-2019, Gouvernement de la RBC, 2014 : 32). Mais si ce processus fut parachevé dès les années 1990 à Amsterdam par exemple (Kinder, 2015), Bruxelles (mais aussi en Wallonie dans une certaine mesure) suit la tendance depuis peu, ce qu'explique le Capitaine (24-09-2015) :

C'est depuis relativement récemment qu'on commence tout doucement à s'intéresser au canal en y adaptant des lofts et en faisant du logement le long du canal. C'était très tendance à Dublin, Amsterdam, à Londres de transformer des entrepôts le long des voies d'eau en lofts et tout et puis maintenant sur Bruxelles ça commence à devenir tendance. A Molenbeek, ils ont fait des logements à loyer modéré, donc rive droite, tout près de l'écluse, vous connaissez bien l'endroit ? Donc là, ils ont balancé ceux qui étaient les anciens vendeurs de bagnoles. Y'en a encore hein mais pour faire du beau logement maintenant, y'a le building Atenor ici avec un peu près 600, 600 appartements grand standing, puisque c'est entre 500.000 et 2.000.000 d'euros par appart donc... il y a un peu une espèce de snobisme de vouloir s'installer le long du canal. C'est récent ça, ça fait pas dix ans ! Donc ça commence. Sinon, avant, il n'y avait absolument aucun intérêt. Le canal intéressait personne.

Un nombre grandissant de prétendants à l'habitat fluvial qui, contrairement à une idée répandue, n'ont pas attendu que les fronts d'eau sortent de leur marasme ou même, en Wallonie plus particulièrement, cessent leurs activités productives pour s'y établir. C'est même exactement ce désintérêt du plus grand nombre qui les pousse à s'installer dans des habitations qu'ils peuvent alors aménager comme bon leur semble, non-concernés par les restrictions applicables au logement à terre, dans ces « derniers espaces de liberté qu'il nous reste en Belgique » (une habitante dont je ne connais pas le nom, lors de la première Assemblée Générale des Habitants du Fleuve, 07-02-2016) ; soit des fleuves et canaux qui, tout aussi industriels qu'ils soient encore, constituent bien souvent également des écrans de verdure proches de centres urbains.

Installés jusque-là dans des lieux « invisibles », accueillant ce et ceux que la ville se refusait à voir (itinérants, déchets, usines,...), il se trouvait peu de monde pour les déloger. Dit autrement, l'intérêt renouvelé pour les voies d'eau et leurs abords, de l'avis d'un grand nombre de fluviaux, conduit les autorités à édicter des règles de « plus en plus strictes » à leur égard (Paul, 16-02-2017) ; « on était quand même beaucoup plus libres

avant. Y'avait pas toutes ces réglementations, on nous foutait la paix », déplore Hervé (26-05-2017). Comme on l'a déjà vu, les conflits avec les autres utilisateurs – plaisanciers, kayakistes, jet-skieurs, bateliers, cyclistes, promeneurs, pêcheurs, riverains,... prétendant tous à une utilisation spécifique de la voie d'eau et de ses abords, augmentent de manière exponentielle.

1.3.2. Persister dans l'installation : détournements pirates sur une surface de transport et de mouvement

C'est plus spécifiquement autour de l'idée d'un mouvement entravé que les tensions semblent se cristalliser. Ainsi, on avait vu que les pétitions destinées à déloger les bateaux amarrés devant les nouveaux immeubles à appartements portaient sur le fait que ces derniers leur « gâchent la vue », « cachent la vue », « font du bruit », « sont sales », « feraient mieux de naviguer ». Il est étonnant de constater un schéma similaire à Amsterdam où, le phénomène étant répandu depuis plus longtemps, on aurait pu penser qu'il y serait mieux accepté. Kinder (2015 : 27) cependant relève, elle aussi, une intensification des tensions entre voisins d'à bord et d'à terre, ces derniers se plaignant tour à tour du blocage physique des accès au front d'eau opéré par les fluviaux, de l'obstruction des vues sur les canaux ou encore de la réduction de la lumière dans leurs appartements due à la présence de ces bateaux. Du côté des autorités, le problème pour certains vient de ce que ces bateaux occupent des espaces qui doivent « rester publics », une occupation restreignant de ce fait des utilisations « tout aussi respectables » de la voie d'eau et de ses abords :

Il faut savoir aussi que la présence de bateaux-logements fait que ça fait diminuer la vitesse des autres bateaux puisqu'il faut passer à une vitesse plus réduite pour pas que le bateau cogne... enfin on dit « tosser », qu'il cogne contre la rive ou qu'il fasse des dégâts ou que ça arrache les amarres. Donc en principe ici, la présence de bateaux-logements sur le canal qu'on voudrait voir comme une voie à grande vitesse, ce sont des obstacles... entre autres. Donc quelque part, c'est pour ça qu'on a dit : « on va concentrer tous les obstacles au même endroit », comme ça il n'y a qu'un seul endroit où tout le monde doit faire attention, puis hop basta, après *full speed*, on s'en fout quoi ! [...] Et à Anderlecht, là-bas, l'endroit se trouve en face d'une zone où il y a des HLM, y'a des HLM et tout, y'a des logements de l'autre côté, avec berge aménagée, donc il y a toujours un chemin de halage là, donc on dit « ben c'est un endroit idéal pour... pour... pour installer des bateaux-logements quoi »,

et comme là-bas y'avait aucune activité industrielle ou économique sur le canal, ben on dit « bon, on va les foutre là, comme ça y'a plus d problème ». Et ici bon maintenant, ici tout le monde peut, ici tout le monde peut faire du business et y'a plus de bateaux-logements dans le chemin quoi.

Dans cet extrait mais aussi dans les exemples précédemment cités, on voit bien comment, aux yeux du Capitaine du Port (24-09-2015) ainsi que des autres protagonistes, « les canaux sont des espaces de transport prévus pour le mouvement » (Kinder, 2015 : 28, ma traduction²³²), dans lesquels l'arrêt – s'il ne s'agit pas d'une pause temporaire, constitue un obstacle aberrant, à leurs propres utilisations notamment. Sur le fleuve, la surface de ce dernier devient plane, induisant un mouvement continu horizontal (Retaillé, 2014a ; Singleton, 2005) auquel semblent aspirer (après tout, c'est bien pour le transport qu'elles ont été construites) ces habitations dont le nez pointe constamment vers l'horizon. Elles n'en suivent décidément pas l'appel, revendiquant même au contraire leur droit à s'ancrer dans ces espaces de flux censés pourtant faciliter leur déplacement, protestant même parfois à l'encontre du mouvement trop rapide, ce que cet habitant trouve absurde pour sa part (04-06-2015) :

Les gens qui sont le long du fleuve, les plaisances avec bateaux d'habitation, on se plaint que le commerce passe trop vite. Mais ils travaillent, ces gens-là. Donc c'est pareil, quand j'explique, je dis : « vous savez, ils travaillent ! C'est leur lieu de travail, tu habites sur leur lieu de travail. Donc si tu habites sur l'autoroute, te plains pas si y'a un camion qui passe ! Si tu veux pas habiter sur une autoroute où y'a des camions qui passent, tu vas habiter derrière et y'a rien qui passera ».

En s'appropriant en partie l'espace de mouvement, en le « squattant »²³³, c'est effectivement à une revendication (Hanin, 2004 : 143) qu'aspirent les premiers habitants fluviaux amstellodamois, activistes en faveur de politiques de logements et de renouvellement urbain notamment (Kinder, 2015 : 18). En Belgique, à Bruxelles et en Wallonie, de telles revendications sont moins claires. Bien qu'hier comme aujourd'hui, l'idéal de propriété non conventionnelle soit une aspiration récurrente des fluviaux, il apparaît moins comme une réclamation politique commune cependant que comme un

²³² "In their eyes, canals were transportation spaces intended for movement."

²³³ Kimberley Kinder, reprenant les termes des activistes eux-mêmes, parle de : « one splinter group of activists who used boats *to squat* on the water » (2015 : 18, mes italiques). L'expression, passée dans le langage courant en français (« squatter »), signifie littéralement « s'accroupir », inférant particulièrement bien la notion d'occupation et de temps d'arrêt utilisée par ce « mouvement » – terme quant à lui bien mal approprié – comme moyen de revendication.

avantage individuel consécutif à un choix résidentiel : « Le truc c'était de pas avoir à payer, à devoir, à être dépendant d'un propriétaire. [...] Mais je sais surtout ce que j'avais pas envie, c'est d'emprunter de l'argent » expliquait Claude dans le prologue. « Je paie pas de précompte immobilier, je paie pas de frais cadastraux », clamait plus haut cet habitant. « T'es pas dans le système du revenu cadastral. Tu peux bouger », apprécie enfin Paul (16-02-2017).

« Sur les marges de l'état-providence [...] narguant le bord des états monolithiques » (Bowles, 2015 : 39), c'est peut-être de ce côté qu'il faut investiguer une autre figure de voyageur transgressif fréquemment convoquée à bord. Bien que généralement abordé sur le ton de la farce, l'univers du pirate et de la piraterie s'affichent pourtant sur de nombreux bateaux par l'entremise du « Jolly Roger » – pavillon noir à tête de mort barrée de deux tibias, dans le choix de certaines devises (« Pirate », « A l'Abordage »,...) ou encore sur les cartons d'invitation aux diners annuels de l'Association des Habitants du Fleuve de Wallonie. Même si parfois en infraction délibérée avec la législation, c'est pourtant plus fréquemment « vis-à-vis d'une règle implicite établie »²³⁴ que s'établit la transgression : « on fait des choses un peu pirates » déclare Vincent à ce sujet (19-12-2016).

Détourner une embarcation de son usage initial à des fins de logement, s'approprier le flou entourant des voies d'eau gérées en termes de circulations uniquement – et non d'installation, tirer avantage des interstices d'un système de propriété régi par des logiques foncières et immobilières – plutôt que mobiles, bricoler des solutions techniques à des problèmes non standardisés – faute d'installations adéquates,... Sortes de gentlemen usurpateurs par défaut (de statut, de réglementations adaptées, d'installations,...), le porte-à-faux vis-à-vis de l'autorité ainsi que du grand public, comme on l'a vu, n'est en outre absolument pas valorisé. Au contraire, être en ordre de documents de navigation ou de papiers d'assurances, maintenir le bateau en bon état,... sont présentés comme les meilleurs moyens d'obtenir les faveurs de ceux qui voudraient les voir déguerpir. Lors d'une assemblée générale, un habitant appuie le discours du Président intimant à maintenir des relations cordiales avec les riverains et l'Administration (07-02-2016) :

On est aussi un peu des gens un peu spéciaux mais... des gens qu'on a du mal à vivre dans une maison, on aime notre liberté etcetera. Mais essayons quand même entre nous de faire des bateaux un peu jolis. Et si demain ils vont me

²³⁴ « Pirate », dans l'ATILF.

dire : « Monsieur, vous pouvez plus rester là, vous devez aller plus loin », je n'ai aucun recours et là il faudrait faire quelque chose. Mais pour faire quelque chose, il faut quand même avoir une péniche correcte. Mais y'a des gens qui disent : « oui, nous on paie pas un cadastre de 3000€ pour voir des péniches devant chez nous ». Mais si la péniche elle était belle, avec de la peinture, avec des fleurs, avec tout le truc, ils seraient contents, vous comprenez ? On pourrait leur dire : mais attendez ! Vous allez quand même pas vous plaindre d'avoir un fleuve, un canal, une rivière avec une péniche dessus, avec des fleurs, des vélos garés devant, vous allez pas vous plaindre de ça quoi. On vient enjoliver, il faut venir enjoliver.

La fraude, pour paraphraser Jean-Didier Urbain (2003), tient alors plus probablement dans la négation du déplacement que leur habitation annonce pourtant : « l'histoire du voyage est une histoire à double fond, faite de vérités cachées et d'apparences trompeuses, si bien qu'entre circulation, installation et immobilité tout y est possiblement réversible, prétexte à une sorte de marivaudage » (Urbain, 2003 : 20). Les Roms, Tsiganes, immigrés, gens du « voyage » (qu'on avait momentanément laissés sur le bord), eux aussi sont accusés d'escroquerie lorsque, aspirant à l'occupation de longue durée – voire définitive – d'un terrain, on leur oppose les roues de leurs mobil'homes, la route au bord de laquelle ils s'installent (autre surface plane de transport) et leur nature prétendument errante.

Alain Reyniers a depuis longtemps déjà montré au sujet des populations tsiganes que « la mobilité semble bien, plus que jamais, une caractéristique culturelle essentielle [...]. De là à ne voir celles-ci qu'à travers le prisme déformant de l'image romantique d'une population errante, sans toit ni territoire, il n'y a qu'un pas trop vite franchi » (2008 : 108). En effet, souligne-t-il, « [la pratique de ce mode de vie] n'implique nullement qu'ils l'aient été de tout temps, ni que le nomadisme soit exclusif d'autres modes de vie » (*Ibid*, p. 110). A l'instar d'Alain Reyniers, de nombreux auteurs, comme Eric Fassin ou Saskia Cousin, continuent de mettre en évidence que le déplacement « nomadique » de ces populations, et plus particulièrement des Roms et Tsiganes (dont il faut en outre compter qu'une « écrasante majorité » est « sédentarisée, principalement sous la pression de politiques assimilationnistes parfois multiséculaires » (Reyniers, 2008 : 110)), résulte uniquement de cet imaginaire institutionnalisé du voyage continu (Cousin, 2016 : s.p.) :

[...] pas plus que les juifs, les Roms ne sont migrants ou errants par vocation. Les populations dites roms s'installent dès qu'elles le peuvent. Ce sont les expulsions, les destructions qui les rendent errantes – Eric Fassin emploie

l'expression de « nomadisme d'Etat ». Le malheur des immigrés considérés comme Roms est que la destruction répétée et récurrente [de leurs campements] les assigne à ce statut de nomades presque toujours dépréciatifs, alors qu'ils cherchent simplement à s'installer, travailler, s'insérer.

En interrompant leur mouvement, en s'installant et en persistant dans cette installation, habitants de bateaux-logements et autres prétendus itinérants partagent d'incarner le « contretypage » du voyageur (qui n'est pas le sédentaire, non-voyageur, nous dit Urbain (2003 : 150) : « bien que partis (ce sont des voyageurs), [ils] s'immobilisent ». Aussi, « ce voyageur ne voyage pas pour circuler mais pour trouver un lieu où rester, un 'point de chute', un 'coin de terre', un abri qu'il n'a pas ensuite l'intention de quitter, sauf par obligation sociale, professionnelle ou médicale » (*ibid.*, p. 152). En revanche, au-delà même de l'armada de protections légales, sociales et symboliques dont bénéficient plus aisément les fluviaux, deux différences (au moins) les séparent incontestablement.

D'une part, ces derniers, malgré les menaces auxquelles ils sont parfois confrontés, jouissent de la liberté de *rester*, de *demeurer*. Domiciliés sur place et bénéficiant de la possibilité d'obtenir (certes non sans difficultés) une autorisation à s'y amarrer, bien que déterminée dans le temps et par certaines conditions, leur expulsion éventuelle s'assortit notamment du droit à obtenir un emplacement équivalent. D'autre part, les habitants fluviaux fondent leur propre désir de mobilité sur le reflet mélioratif de la supercherie qu'ils dénoncent et répugnent à voir chez les premiers : de mauvais nomades, statiques, versants négatifs, paresseux, profiteurs et encroûtés d'individus libres, sans attaches, sages, constamment itinérants. Dit en d'autres termes, les modes de vie (supposés) de ces mêmes groupes (présumés) itinérants sont bien souvent également dépeints comme les dignes représentants d'une mobilité enviable, ayant paradoxalement présidé au choix, voire au rêve pour certains, d'habiter sur l'eau.

C'est donc une image ambivalente qui est convoyée dans le chef des habitants fluviaux vis-à-vis des mobilités pensées comme nomades. Ainsi que Saskia Cousin (2015, s.p.) le relève au sujet des « imaginaires du temporaire », « désir et dégoût, envie et rejet, amour et haine » se côtoient simultanément, de manière similaire à ce qui peut s'observer sur l'eau. Alain Reyniers pour sa part s'étonne de l'importance et de la persistance à l'heure à actuelle de ces images éculées : « Six siècles de présence et d'insertion multiforme au sein des sociétés déployées sur le Vieux Continent n'ont pas réussi à corriger une vision stéréotypée, campant souvent de manière outrancière les différents groupes dans une altérité exotique, fascinante parfois, repoussante le plus souvent » (à paraître, s.p.).

Les deux auteurs soulignent en outre à quel point « [d]ans l'imagerie populaire, la littérature, les médias et les discours politiques, le nomade européen est ambivalent en ce qu'il oscille entre le bohémien fascinant et le Rom errant » (2015, s.p.). Sur l'eau, les productions artistiques, littéraires, populaires, médiatiques,... semblent en effet avoir passablement contribué à l'édification de ces imaginaires des nomadismes. Pour François par exemple, c'est la lecture de « Sans famille » (Hector Malot, 1878) qui, enfant, lui fait découvrir la possibilité d'habiter sur l'eau : Remi, enfant abandonné, parcourt les routes de France et d'Angleterre avec un musicien ambulant, méprisé aussi bien qu'honoré. Se croyant orphelin, il retrouve sa mère qui habite dans une péniche aménagée en habitation. Le témoignage de Jean-Marc est lui aussi particulièrement explicite à ce sujet (30-01-2012) :

[Habiter sur l'eau] c'est un rêve d'enfance que je ne pensais absolument pas réaliser, mais absolument pas. J'avais mis ça bien dans le fond dans un tiroir de ma mémoire. [...] Mais quand j'étais gamin, j'idéalisais le monde du voyage, donc les forains, les mariniers, et pourtant j'avais même pas de fleuve moi, y'avait simplement l'Ourthe, donc à part des kayaks, je ne vois pas... [...] J'ai cherché pour voir d'où me venait cette idée, je pense que j'ai vu le feuilleton « l'Homme du Picardie »²³⁵ quand j'étais gamin... Je l'ai retrouvé récemment, oui. Et je dis : c'est glauque... Quand je le revois c'est triste, c'est triste, c'est glauque. Mais moi à mon avis je zappais cet aspect dramatique, et je voyais plutôt l'aspect du bateau, du voyage et de cette possibilité de se déplacer avec sa maison quoi. Un peu comme les roulottes pour les forains. Et ça, je dis, j'idéalisais ça, je me disais ça doit vraiment être la vie idéale.

Dans l'un des épisodes de la série à laquelle Jean-Marc fait référence, on voit le père, marinier, sermonner sa fille qui vient de fuguer pour travailler à terre. Dans sa tirade, les mots de l'acteur font particulièrement écho à l'idéal de vie mobile recherché par les fluviaux en passant de la terre à l'eau : « Tu te plairais pas à terre, ça je le sais bien, t'es comme moi. Le bateau, c'est notre pays, l'bateau. On est libre, on va où on veut, on est son maître, on vit au grand air, quoi demander de mieux ? » A en croire certains fluviaux, mais aussi médias et même chercheurs – ce dont atteste l'extrait suivant – liberté, autonomie, proximité avec la nature et absence d'attaches en effet seraient l'apanage des tenants idéaux-typiques de l' « esprit nomade » (expression répandue sur l'eau), Rom, tsiganes, forains et autres « gitans » :

²³⁵ Série télévisée dépeignant le travail d'un marinier, Joseph Durtol, et de sa vie de famille à bord d'un 38 mètres sur les fleuves du Nord de la France à la fin des années '60.

Les nomades sont la chance des sédentaires du futur. Ils ont conservé le sens de la liberté et la pratique de l'autonomie que les sédentaires ont jetés dans les poubelles de l'histoire ou sacrifiés sur l'autel de la consommation. [...] Leur errance est la trace indélébile de notre liberté perdue, et pour la retrouver, cela exige de notre part une refondation radicale du mode d'être et de penser de notre civilisation vidée d'utopies. (Michel, 2009 : 301)

Mais pour les habitants fluviaux cependant, s'il est bien un représentant de ces valeurs nomades, du voyage mythique – qui pourrait être décrit comme « une expansion linéaire d'un point de départ déprécié (autrement, pourquoi le quitter ?) vers un point d'arrivée apprécié (autrement, pourquoi y rester ?) » (Singleton, 2005 : 90), c'est incontestablement le batelier, véritable héros authentique de ces imaginaires qui, « par-delà les discours et les valeurs promues par les protagonistes [...], [ont] également un caractère pratique et politique » (Cousin, 2016 : s.p.). D'après les fluviaux en effet, faire l'acquisition d'une péniche de 38 mètres afin d'y habiter permettrait de renouer avec la solidarité, la lenteur, la liberté et le sens de la communauté dont les bateliers seraient garants, des qualités que, selon eux, les gens d'à terre auraient perdues.

Extraits de « Sans Famille », Hector Malot (1878)²³⁶

p. 162

« Un bateau était arrêté sur le canal, l'avant tourné vers la rive sur laquelle je me trouvais ; les deux chevaux qui le traînaient avaient fait halte sur la rive opposée. C'était un singulier bateau, et tel que je n'en avais pas encore vu de pareil ; il était beaucoup plus court que les péniches qui servent ordinairement à la navigation sur les canaux, et au-dessus de son pont peu élevé au-dessus de l'eau était construite une sorte de galerie vitrée ; à l'avant de cette galerie se trouvait une véranda ombragée par des plantes grimpantes, dont le feuillage accroché çà et là aux découpures du toit retombait par places en cascades vertes ; sous cette véranda j'aperçus deux personnes : une dame jeune encore, à l'air noble et mélancolique qui se tenait debout, et un enfant, un garçon à peu près de mon âge qui me parut couché. [...] »

pp. 168-169

« Tout à coup il tourna de nouveau sa tête vers moi, car son corps ne bougeait pas.

– Voulez-vous rester avec nous ? dit-il.

Je le regardai sans répondre, tant cette question me prit à l'improviste.

– Mon fils vous demande si vous voulez rester avec nous.

– Sur ce bateau !

– Oui, sur ce bateau : mon fils est malade, les médecins ont ordonné de le tenir attaché sur une planche ainsi que vous voyez. Pour qu'il ne s'ennuie pas, je le promène dans ce bateau. Vous demeurerez avec nous. Vos chiens et votre singe donneront des représentations pour Arthur qui sera leur public. Et vous, si vous le voulez bien, mon enfant, vous nous jouerez de la harpe. Ainsi vous nous rendrez service, et nous de notre côté nous vous serons peut-être utiles. Vous n'aurez point chaque jour à trouver un public, ce qui pour un enfant de votre âge n'est pas toujours très-facile.

En bateau ! Je n'avais jamais été en bateau, et ç'avait été mon grand désir. J'allais vivre en bateau, sur l'eau, quel bonheur ! Ce fut la première pensée qui frappa mon esprit et l'éblouit. Quel rêve ! »

²³⁶ Texte libre de droits. Version électronique consultée : https://ebooks-bnr.com/ebooks/pdf4/malot_sans_famille.pdf

1.3.3. *Le batelier, Popeye et Haddock de fleuves authentiques*

« Depuis que je suis passé de la terre à l'eau, je ne reconnais plus mes congénères d'à terre », regrettait plus haut Christophe tandis que Marc, de son côté, déplorait le caractère envieux des gens d'à terre qui ne « savent pas se réjouir du bonheur des autres ». A l'inverse, Serge se réjouit que son voisin batelier se soit récemment inquiété de l'avis de tempête annoncé et l'ait informé des précautions à prendre en de telles circonstances : enlever tout objet du pont et régler ses amarres. Un souci pour autrui constant et « discret » : « même un peu trop je trouve. J'aimerais bien avoir un peu plus de contacts avec eux. Ils sont super sympa ! Si j'ai besoin de quelque chose, la porte est toujours grande ouverte [...] On peut compter les uns sur les autres » (11-01-2012). Un altruisme inhérent, selon lui, aux contingences de la profession autant qu'au milieu aquatique en général, que ce navigateur à la voile dit également retrouver chez les « gens de mer ». C'est cette « solidarité » qu'il est venu chercher sur les fleuves, dans ce « monde vraiment particulier mais qui pour moi a plein de qualités », qui lui permet d'échapper aux voisins de sa maison d'à terre, voyeurs et médisants selon le portrait qu'il en dépeint :

C'est le fait de, oui de sortir et de pas avoir de comptes à rendre à personne, t'as pas le voisin qui est là en disant : « qu'est-ce qu'il fait, qu'est-ce qu'il a, qui c'est celui-là ? » [...] [A bord], les gens ne sont pas là pour te jalouser, pour vérifier : « ah ! il a acheté un grand bateau, qu'est-ce qu'il a fait ? » Non. Absolument pas. Moi j'aime beaucoup, c'est très chouette. [...] Le métier de batelier est quand même un métier dangereux parce que c'est un métier dur, qui utilise quand même des charges lourdes donc y'a beaucoup d'accidents dans la batellerie professionnelle. En mer, les risques sont quand même aussi plus importants quoi, les marins-pêcheurs etcetera c'est quand même dangereux mais y'a une solidarité énorme entre tous les gens de la mer et de l'eau. Et c'est la même chose chez les bateliers. Y'a une solidarité énorme, c'est presque une fratrie entre tous les bateliers, c'est sûr qu'ils sont tous concurrents parce que celui qui fait un fret, l'autre ne l'a pas, donc y'a une certaine concurrence c'est leur gagne-pain. Mais y'en a un qui a un souci, il lâche tout pour l'aider. Y'a une solidarité. Et donc, on rencontre quelqu'un sur un quai et on prend le temps. Enfin, je sais pas si c'est de nouveau l'eau qui fait ça mais, les gens de terre, ils arrêtent pas de courir tout le temps, ils sont tout le temps pressés, ils ont jamais le temps. Quand t'es sur l'eau, tu prends le temps. Beaucoup plus facilement. Et donc, tu discutes plus

facilement avec tes voisins quoi [...]. C'est parfois un peu superficiel parce que bon les gens vont et viennent et donc y'a pas forcément d'attaches... tandis qu'avec la maison et son voisin, on est partis pour 20 ans, une génération et plus. Que ici non, y'a pas de souci. Si le voisin m'embête c'est rien : je vais plus loin et c'est tout.

On voit à nouveau à travers les mots de Serge à quel point habiter sur l'eau, c'est s'approprier une temporalité, faire l'expérience d'un temps « lent » où le rapport de subordination s'inverse : sur l'eau, on le prend, sur terre, on est « pris » par le temps. Néanmoins, beaucoup d'habitants comme Françoise regrettent également que la concurrence de plus en plus acérée entre professionnels ne les contraignent à se montrer « beaucoup plus pressés qu'ils ne l'étaient avant... y'a moins de rentrées financières, c'est pas toujours évident » (09-07-2017). Un avis que partage cette habitante qui souligne le rôle joué selon elle par les habitants de bateaux-logements eux-mêmes : « ils sont tous pressés, ils râlent parce qu'on leur prend leur place aux écluses, ils disent plus vraiment bonjour, ils ont l'impression qu'on les ralentit » (05-06-2017). Pour Fabienne, cette différence tient à la plus grande expérience des bateliers : « les mariniers, ils sont nés là-dedans, ils ont jamais dû apprendre donc c'est dur d'expliquer. Avec eux, il faut toujours aller vite-vite parce que c'est comme ça, ils ont l'habitude » (25-09-2017). Pierre lui aussi estime que les expériences des uns et des autres sont incomparables (15-02-2012) :

Je pense que ça nous rapproche pas forcément parce que, eux, c'est leur outil de travail, c'était tout un cadre de vie. Ils sont nés là-dedans et pour eux, pour eux on est un peu le citadin qui arrive à la campagne. Ils restent bateliers et nous, un mot que je n'aime pas, des « pénichards²³⁷ ». Mais ce n'est pas pour ça qu'on a forcément des mauvais contacts. Simplement, ils ont une expérience de vie complètement différente de la nôtre. [...] Moi je suis pas marin dans l'âme, j'ai pas forcément envie de me balader avec un bateau.

Malgré les égards entre voisins bateliers et habitants de bateaux-logements, malgré la disponibilité des premiers à transmettre les rudiments de la vie à bord aux premiers, « ce sont deux mondes qui sont séparés », reconnaît celui-ci, d'à terre devenu batelier puis habitant fluvial uniquement (04-06-2015). Les habitants de bateaux-logements peuvent bien envier les mariniers, ils seront toujours considérés comme étrangers à cette « grande famille » (Marc, 20-09-2017), à cette « fratrie » (cfr supra) : « ils connaissent tout le monde : 'Oh ! ça c'est ma nièce', 'ah oui, ça c'est truc'. Ils connaissent tout le monde-

²³⁷ Un terme (habituellement péjoratif) désignant des bateaux d'habitation, couramment utilisé en France mais que j'ai personnellement peu entendu en Belgique francophone.

tout le monde, tu vois ? » (Françoise, 09-07-2017). Ainsi donc, comme plusieurs interventions le laissent sous-entendre, les aptitudes et attitudes des bateliers paraissent inhérentes à un milieu dans lequel il faut « être né » pour en être ; seuls les bateliers semblent donc véritablement pouvoir prétendre à être « marins dans l'âme ».

Philippe, proche du milieu de la batellerie pour y avoir exercé et « passé le virus » à plusieurs de ses enfants, relate ainsi l'histoire d'un « gars » qui « vient d'à terre » et « marie une fille de la batellerie, il devient un batelier » (13-09-2015). Après 40 ans de métier, son bateau est déclassé suite à un accident : « Et réflexion de batelier qu'on entend sur 'Radio-Ponton' comme on dit : 'ouais mais c'est normal hein, il vient d'à terre hein!' [rires, il continue en s'esclaffant] [...] "Ouais mais il est pas né sur un bateau hein, c'est pour ça! Il est d'à terre !" ». Pour autant, Philippe reste fasciné par la capacité des bateliers à mobiliser des liens forts, intrinsèquement liés selon lui à leurs voyages constants :

[P., un ami batelier] quand il a besoin de quelque chose, il téléphone à un batelier qui passe à Anvers, il dit : 'va un peu chercher telle pièce dont j'ai besoin' et puis le type quand il passe ici, il lui dépose la pièce et voilà. Donc c'est un réseau un peu de distribution en même temps quoi. Ils sont toujours en route, ils sont toujours en partance pour quelque part. C'est assez génial.

Mais c'est également cette itinérance, couplée à des relations familiales et de proximité intenses – garantissant en outre la reproduction de la profession (Wateau, 1989), perçues comme archaïques, qui ont longtemps maintenu les familles de mariniers en-dehors des systèmes d'éducation et d'aides sociales, contribuant non seulement à entretenir certaines situations de grande précarité, mais aussi une image de « biesses », de « sauvages »²³⁸. « On était des singes qui sortaient d'Afrique » explique ce fils de bateliers qui a préféré quitter le métier et s'installer de manière fixe dans son bateau d'habitation (14-02-2012). Pourtant, les logiques de déplacement de ces prétendus errants au long cours ne sont pas moins ancrées que celles des habitants fluviaux.

²³⁸ A nouveau, l'imaginaire du « Rom errant » ne traîne pas bien loin dans ces mises à l'écart. Un ancien batelier français m'explique en ces termes les campagnes de « civilisation » à destination des professionnels de la navigation intérieure (04-06-2015) : « En ce qui concerne la France, on leur apprenait à pas boire, on leur tapait dessus, et on les traitait honnêtement comme des moins que rien. Je m'excuse, mais on les traitait comme des roms. Vous voyez, comme on voudrait traiter les roms ou comme certaines personnes voudraient traiter les roms aujourd'hui ? Vous voyez c'que j'veux dire ? Comme des romanichels. Et d'ailleurs certains s'en amusent, pour certains, ils disent : 'de toutes façons pour les gens de la terre, on est des romanichels, on s'en fout'. »

D'abord, « dans la mesure du possible, les bateliers effectuent les mêmes trajets et évitent les frets trop éloignés de leur port d'attache ou de l'internat où les enfants passent la semaine » (Daffe, 2012 : 127). Par conséquent, ainsi que Charlotte Paul et Nicolas Raimbault le mettent en évidence, « les mouvements répétitifs du batelier, par ses arrêts, aux mêmes 'endroits-étapes', permettent peu à peu de créer une stabilité d'accueil et contribuent à créer des conditions d'implantation à certains endroits » (2013 : 6). En outre, nombreux sont les bateliers qui possèdent une maison à terre – bien que souvent positionnée le long d'une voie d'eau²³⁹. Questionnée sur les raisons du choix de l'emplacement qu'elle et son mari occupent de manière permanente depuis leur retraite, une batelière avance à la fois des habitudes professionnelles, des proximités familiales mais aussi... leur lassitude du mouvement provoqué par les bateaux (17-01-2012) :

Nous, pour du travail, on restait ici. La maison [à terre] elle est à Landelies. Moi j'avais de la famille à Landelies, ses parents ils étaient aussi à Heer-Agimont, donc c'était plus facile. On se mettait ici aussi parce qu'on a fait la dolomie de Namêche. C'est en-dessous là. Alors là, on était vite à notre port. Et à Liège j'aimais plus tellement de rester moi. C'est la grande navigation, on est toujours balancés et tout. Tandis qu'ici on est tranquilles.

L'image désuète du marinier bourru, toujours en route, fumant la pipe, affublé d'une marinière et d'une casquette à visière a pourtant encore de beaux jours devant elle, ce que regrette un marinier interrogé par Nicolas Baudoux²⁴⁰, journaliste : « Les gens qui habitent à terre, ils ont une idée d'avant. Que nous on était des mariniers avec une casquette, une cigarette ou une pipe. C'est plus la même chose, c'est vraiment modernisé ». Mais sur le mur du living de chez William, à côté de sa collection d'ouvrages dédiés aux « voyageurs au long cours », ce sont bien deux figurines correspondant à ce portrait qui trônent au-dessus de l'escalier. Dans les échanges d'e-mails pour l'association wallonne, suite à une blague dont j'ai perdu le fil, le trésorier signe « Popeye » (et moi, Brutus...), un personnage régulièrement convoqué à bord, en référence à cette BD dont le héros principal est un marin qui fait étalage de sa force physique, « peu éduqué » mais « brave »²⁴¹.

²³⁹ Il suffit d'ailleurs de se promener du côté de Thuin pour s'apercevoir du nombre de maisons portant soit une devise, soit un mat et des fanions, soit un macaron fixé au mur,...

²⁴⁰ Le reportage, réalisé en 2012 dans le cadre de son mémoire de fin d'études n'est malheureusement plus disponible en ligne. Cet extrait provient de ma base de données où je l'avais consigné.

²⁴¹ « Popeye », sur Wikipedia. Dans (Daffe, 2018a), j'ai moi-même qualifié ce processus d'idéalisation d'une image surannée de la profession de batelier de « Mythe de Popeye ». Des extraits de cet article apparaissent d'ailleurs dans cette section.



De gauche à droite, de haut en bas: Statuettes de marins ou mariniers en ciré et fumant la pipe, accrochées dans le hall d'entrée d'un bateau | Poupée de Popeye à la fenêtre d'un bateau d'habitation | Jolly Roger au féminin | Invitation au premier dîner des Habitants du Fleuve, empruntant au champs lexical de la piraterie.

Habitants du Fleuve de Wallonie



Par les cornes de bouc l'île en vue ! Mais qui aperçoit-elle au bout de ma longue vue ?



MILLE MILLIARDS
DE MILLE SABORDS

Invitation
Premier dîner

QUAND Le dimanche 11 septembre, de midi jusqu'au dernier fût de Rhum!

PALSEMBLEU **QUI** Les membres et leur famille

OÙ Sur la Meuse, à l'île d'Yvoir (entre Dinant et Namur)

Adresse: rue de la gare 6 Z - 5530 Yvoir.
Possibilité d'amarrer votre bateau en rive gauche. Si moins de 20 mètres sur les berges de l'île.

PIER **vaisseau**

Nous nous réjouissons de votre présence à toutes et à tous !

Yvon, Richard & Laurie

EXPO PHOTO
Envoyez-nous les clichés de vos plus beaux instants fluviaux à habitant.fleuve.wallonie@gmail.com
Ils seront exposés!

A mettre dans ma dent creuse
* Ce prix comprend: 1 verre d'apéritif, un buffet à volonté (crudités, salades diverses, sauces, pain,...), un assortiment de viandes au BBQ, un dessert et un café ! Détails sur www.iledyvoir.com

Rançon
22€ par personne*, à verser pour le 15 juin 2016 sur le compte de l'association "Habitants du Fleuve de Wallonie" BE81 0689 0487 3924

Sinon, au pain sec et à l'eau !

Sur sa photo de profil Facebook, un habitant s'affiche à la barre de son bateau dans ces habits, la visière barrée de l'inscription « Captain » et le tabac en moins. Dans les commentaires, les comparaisons fusent : « Un air de Popeye », remarquent les uns ; « Capitaine Haddock », tranchent plutôt les autres ; « qui tient la pipe ? », tentent les plus grivois. Ainsi donc, aujourd'hui encore persiste l'idée que les « anciens » bateliers (issus d'une génération et d'un système où la profession pouvait encore se maintenir par le biais de transmissions familiales) forment un « monde » à part, fascinant par son « authenticité », obscur par ses pratiques et son ignorance. Paul, qui a pourtant l'habitude de peser ses mots, fait preuve de réserves caustiques à l'égard d'un ancien marinier à qui il avait songé acheter le bateau (16-02-2017) :

Le type c'est un ancien marinier, c'est des drôles de types tu sais. Ils étaient croyants comme ça. Un jour, j'avais été lui dire bonjour et il m'a raconté des histoires de sorcière, des trucs, il y croyait vraiment. Je me dis : 'oulàlà, il est, il devient fou le mec'. Les mariniers, c'est vraiment un drôle de monde t'sais. Les vieux mariniers... 'fin t'as des chouettes et tout hein. Mais y'a des gens complètement [ne termine pas]... Le premier bateau qu'on avait acheté, bon beh ils savaient pas écrire quoi donc on a écrit nous-même la facture et ils ont fait une signature quoi.

Dans ce contexte, la « particularité » du « monde » des anciens bateliers serait une preuve supplémentaire de leur proximité avec une nature authentique, de même que leur caractère présumé hirsute et frondeur, une qualité définissant le « vrai batelier » : « Un vrai batelier, c'est un qui n'a pas peur, un qui a été partout. [...] La qualité de ces bateliers-là, c'est la franchise. Ça n'amène pas d'avoir un gain plus grand, mais avoir la franchise de travailler pour travailler, sans porter préjudice aux autres bateliers », définit cet habitant (14-02-2012). A fortiori, la péniche et le fleuve eux-mêmes sont investis d'une authenticité, comme le laisse voir cette publication Facebook partagée par plusieurs habitants, vantant les effets « déstressant » des fleuves, d'un « monde loin de l'agitation quotidienne » permettant de « changer de rythme » et de suivre celui des péniches, apaisé et apaisant, qui « glissent sans froisser l'eau » (Publication Facebook « La Cité des Bateliers », postée le 6 novembre 2017).

1.4. Ile : « chez soi », une tranquillité menacée, un territoire à préserver

Ainsi donc, aux yeux de nombreux habitants fluviaux, faire l'acquisition d'une péniche de 38 mètres permettrait de renouer avec la solidarité, la lenteur, la liberté et le sens de la communauté dont les anciens bateliers ou bateliers de longue date seraient garants, des

qualités authentiques que les gens d'à terre auraient perdues. De cette manière, c'est tout un passé idéalisé qui se trouve actualisé par ces habitants qui se placent en défenseurs d'un « patrimoine²⁴² » qu'ils jugent menacé non seulement par les mesures de déchirage (toujours en partie en cours), par la désertion du métier par les plus jeunes mais aussi par la modernisation de la profession préférant les tonnages plus gros et les cadences plus effrénées.

« C'est vrai que le monde des bateliers, ça c'est un monde particulier... maintenant, je pense que *ça se perd* aussi parce que, voilà, t'as plus le petit bateau maintenant, puis ils sont pressés aussi » remarque Françoise (09-07-2017, mes italiques). Hervé, dans la liste des raisons dressées en faveur du maintien des bateaux d'habitation à leur emplacement actuel, avance expressément cet argument : « Nous sauvons un patrimoine qui, sans nous, n'existerait plus », soutenu par l'intervention d'un habitant qui précise, comme pour illustrer : « ma coque elle date de 1918, elle aura 100 ans cette année » (13-01-2018). Précédemment, Mélanie affirmait au sujet du rouf arrière : « ça devrait être conservé, ça reste du patrimoine » (15-02-2017). Plus tard dans l'entretien, elle confirme cette idée :

Laurie : Ce qui t'a plu dans ce bateau-ci, c'est...

...c'est parce qu'il y avait ce bateau-là qui était là, qu'il fallait sauver, et c'était possible à ce moment-là. [...] Je pense qu'ils [les bateliers] sont quand même contents qu'on mette pas leur péniche à la casse et... C'est marrant comme ça touche le fait de... Ça porte un nom... C'est comment quand on casse une péniche complètement ?!

Laurie : Le déchirage ?

Ha, le déchirage ! C'est un truc qui fait un peu froid à tout le monde. [...] Ça reste du patrimoine industriel, ça fait partie des choses importantes. Je suis attachée à ce côté-là en tous cas.

Stéphanie Brulé-Josso remarque une tendance similaire auprès des amateurs de navigation à la voile qui, dans le courant des années '80, revendiquent leur filiation avec les pêcheurs à partir de « l'appropriation d'une figure du marin d'autant plus

²⁴² Je pars du principe selon lequel les catégories développées par les acteurs de terrain sont valides, « y compris quand il y a non seulement hétérogénéité rédhibitoire des membres de ces catégories, mais aussi, éventuellement, une ontologie défailante lorsque la catégorie renvoie soit à des choses qui ne sont pas ce qu'il est dit qu'elles sont, soit à des choses inexistantes. Bref, l'anthropologue n'est ni gêné ni effrayé par les interprétations « sauvages », « naïves » ou « profanes » du patrimoine » (Candau & Mazzuchi Ferreira, 2015, p. 27).

« traditionnelle » que la pêche sur les navires à voile est en train de disparaître » (2012, 739) ». Comment ne pas y voir cette « nostalgie pour le primitif » avec laquelle les anthropologues eux-mêmes peinent à se dépêtrer, lorsqu'est « mobilis[é] le thème classique du bon sauvage en voie de disparition et des héritages culturels en déclin (Berliner 2017b) : une quête moderniste [...] des peuplades isolées et authentiques, ces cultures-paradis menacées où prévaudraient la sincérité, le respect de la nature, la pureté, la solidarité, l'innocence, l'émotion » (Berliner, 2018 : 18) ?

Il y a vingt ans déjà, dans une étude consacrée au Rhône, l'anthropologue Gérard Chabenat notait : « On a vidé le fleuve de son sens historique pour le remplir à nouveau, cette fois-ci d'intentions : la nature du fleuve, c'est ce que nous aurions perdu du passé, et que nous ne retrouverions plus dans le présent trop moderne à notre goût » (Chabenat, 1996 : 289). En effet, pour paraphraser la thèse de Fanny Romain consacrée aux pratiques et discours entourant la « réhabilitation des fleuves » en « nouvelles centralités urbaines » (2010), on assiste à la fois à la « célébration du fleuve comme élément naturel » incarnant « la pureté originelle », tout autant que comme « support de l'activité humaine [...] présenté comme un témoignage des vertus nationales » (2010 : 62-63), ce que le phénomène d'habitat fluvial met particulièrement bien en évidence.

En évitant la casse à une partie de la flotte, ce sont à des valeurs et à toute une mémoire, associées à un objet et à un groupe socio-professionnel qu'ils jugent menacés d'oubli définitif auxquelles les habitants paraissent vouloir accéder en même temps que porter secours (Daffe, 2018a). Rappelez-vous l'histoire des premiers déchirages (mise à la ferraille de bateaux et déchirage des papiers en échange d'une prime. Cfr section « Coque, le génotype ») telle que François – habitant fluvial depuis plus de trente ans, la narrait dans l'un de ses e-mails : pour éviter l'abandon de bateaux de petits gabarits en bordure de fleuves et pour doper la concurrence avec le transport routier, l'Etat offre dès 1965 des primes aux bateliers acceptant d'envoyer leur embarcation à la casse et de déchirer les papiers du bateau. Au même moment, en Belgique, sous l'influence de perspectives culturalistes et localistes, les campagnes apparaissent « comme un milieu physique et social préservé et authentique face à une ville polluée, violente et inhumaine » (Hanin, 2004 : 193). On peut faire l'hypothèse que les fronts d'eau y sont peu à peu associés, progressivement rendus au passage des intempéries et aux herbes sauvages comme on vient de le voir puis, peu à peu, assimilés à un milieu naturel (Romain, 2010 : 52).

De même, ces perspectives « favorables aux patrimoines hérités » contribuent à préférer la rénovation résidentielle et plus particulièrement les fermes qui cessent leurs activités (*Id.*). Jugées inadaptées, elles se vendent bon marché à « une classe moyenne issue de la

génération d'après-guerre » (*Ibid.*, p. 194), une histoire qui fait évidemment écho à celle des bateaux d'habitation où, à l'heure actuelle, subsiste un « regret pour un temps que l'on n'a pas connu soi-même ». C'est cette posture faite de pratiques, discours et sentiments associés à la destruction, à l'abandon ainsi qu'à la perte, « mais détaché[e] de son expérience directe » (Berliner, 2018 : 20) que l'anthropologue David Berliner propose de qualifier d' « exonostalgie » – inverse de la nostalgie proustienne qui incarne une émotion de forte intensité suscitée par la résurgence involontaire d'un passé vécu en personne (Berliner, 2015 : 21). Paul me vante un jour les qualités touristiques de Marchienne-au-Pont, ville industrielle dans laquelle il a acheté son bateau, dans des termes qui dénotent pour le moins d'une certaine esthétisation et romantisation des ruines modernes (González-Ruibal, 2008) :

C'est le quart-monde hein Charleroi, Marchienne-au-Pont, enfin c'est spécial à voir ces gens. C'est intéressant de les rencontrer aussi... Ouais, ça veut la peine. Tu sais, Marchienne-au-Pont c'est, en plus c'est dans le Guide du Routard, ouais, c'est un endroit à visiter quoi... Le côté industriel, c'est vraiment les usines, c'est Cockerill²⁴³, les anciens trucs désaffectés quoi. Enfin, ça marche à moitié je crois mais... C'est vraiment industriel quoi. Le passé industriel est vraiment présent et bon, y a évidemment le... c'est un centre de la batellerie assez important à l'époque...

Dans ce contexte, les bateaux de commerce de petit gabarit, déclarés désuets pour le marché, se révèlent être aux yeux de personnes extérieures à la batellerie, les témoins à sauvegarder d'une époque industrielle révolue mais magnifiée, pour cette raison-même. L'archéologue Alfredo González-Ruibal, à la suite des travaux de Marc Augé (1992) au sujet des reconfigurations socio-spatiales du 20^e siècle, soulève en effet à quel point les processus destructifs sont caractéristiques d'une époque désormais capable d'en produire à une échelle inédite. Ce ne sont plus des villes, mais des continents entiers qui peuvent aujourd'hui être dévastés (Bevan, 2016 : 18), bien que ces processus soient plus généralement de nature lente et graduelle, comme en témoigne ici la formation de paysages industriels dont l'activité s'est (partiellement) arrêtée (González-Ruibal, 2008 : 248). Par conséquent, selon González-Ruibal, la destruction est constitutive de la réalité matérielle contemporaine au même titre que la production et la consommation. Le prisme du déchirage ou de l'abandon, on le voit, place soudainement le bateau au centre

²⁴³ Entreprise charbonnière et sidérurgique maintenant propriété du groupe ArcelorMittal. Les fermetures successives de sites au cours des dernières décennies a provoqué d'importantes pertes d'emplois ainsi que l'arrêt à « durée indéterminée » ou le démantèlement de différents hauts-fourneaux.

de nouveaux récits, individuels puis collectifs, faisant de cet objet un candidat idéal pour être considéré « par les membres d'un groupe comme la trace d'une histoire racontable, comme le support d'un récit de soi qui, idéalement, sera reçu, entendu, approprié et partagé par les destinataires de cette histoire et ainsi inséré dans une histoire collective (familiale ou communautaire) » (Candau & Mazzuchi Ferreira, 2015 : 33).

Pour certains habitants fluviaux, l'abandon du bateau ou sa destruction équivalent à « une amnésie forcée à l'égard du groupe en tant que groupe, et sur ses membres individuels » (Bevan, 2016, p. 28, notre traduction), les « anciens » bateliers. Tout se passe comme si, ainsi que le souligne Robert Bevan au sujet des architectures menacées en temps de guerre, l'importance de l'objet bateau leur était rappelée, confirmée et augmentait à mesure que des efforts étaient déployés pour le détruire (Bevan, 2016 : 28). C'est toute sa « valence » qui semble se reconfigurer à l'aune de cette perspective, soit comme on l'a déjà vu, l'ensemble des intérêts et désintérêts manifestés par des individus et des circonstances changeantes ou encore « l'attraction et la répulsion qu'il a suscitées et suscite encore, tout ce qui dans sa biographie a compté pour que cet objet soit conservé et devenu patrimonial » (Bonnot, 2014 : 188). Jules et Marie-Thérèse se rappellent, fin des années '80, comment ils ont trouvé le leur (07-10-2012):

On cherchait une maison en fait et puis c'était trop cher, ou pas trop cher mais enfin bon, on savait pas trop et puis un jour on a visité [un] bateau [...] et puis on s'est dit : mais pourquoi pas nous ? Mais comment ? Parce qu'on connaissait rien du tout. Alors j'ai mis une annonce dans le journal : « qui peut me vendre une péniche en bon état ? » C'est tout ce que j'ai mis, parce que je ne pouvais rien demander d'autre. Et puis on a reçu... 9 réponses hein ?! [...] Oui, enfin 9 réponses et on en a visité 3 ou 4, c'est tout [...] et alors là-dedans y'avait une réponse d'un batelier qui voulait arrêter. Mais il aimait son bateau et c'est avec lui qu'on a vraiment connu le bateau et tout ce qui était autour. Il adorait son bateau, il l'adorait. [...] Il préférait le vendre au prix du déchirage parce qu'il préférait que le bateau continue à vivre²⁴⁴ plutôt que d'être déchiré. [...] C'est parce que un batelier, il ne quitte pas son bateau de gaieté de cœur, on ne déchire pas ça, ça réellement ils n'aiment pas.

Si l'on peut effectivement imaginer le déchirement que provoque le déchirage pour des marins dont le bateau représente à la fois la maison et l'outil de travail d'une vie

²⁴⁴ On voit très bien ici à nouveau comment des qualités humaines sont prêtées à l'embarcation.

entière (Daffe, 2012) – et même de plusieurs car parfois acquis grâce à la vente du bateau parental (Wateau, 1989) – certaines données nuancent cette interprétation, apportant néanmoins de l’eau au moulin de l’oubli... Rappelons d’abord le succès que connaît la mesure à l’époque : dix ans après le lancement de la mesure, les demandes de déchirage excèdent de 93.350 tonnes la quantité initialement prévue par le Gouvernement (Wijnakker, 1982 : 342). A la suite de ce que Joël Candau soulève à propos de la destruction volontaire d’outils agricoles par des paysans, on peut donc pertinemment se demander si la volonté des marinières n’est pas en réalité d’évincer « de leur mémoire [des] objets évoquant pour eux un métier pénible, fait de souffrances, de dureté et d’efforts, permettant tout juste de “gagner sa vie” » (Candau, 2005 : 122).

L’oubli en effet est constitutif de la mémoire, nous dit l’auteur. Mais, poursuit-il, « il semble que dans le domaine du patrimoine, l’angoisse de la perte conduise à tout garder et à ne rien vouloir oublier » (*Ibid.*, p. 120) ; une idée réitérée très récemment par Berliner qui remarque et s’interroge (2018 : 118) : « L’impératif mémoriel contemporain tend à oblitérer la nécessité à oublier. A l’heure actuelle, peut-on encore ne pas se rappeler, jeter et détruire ? » Aussi, si de nombreux habitants racontent la présence plus ou moins convenue des anciens propriétaires bateliers une fois la vente conclue – pour terminer le déménagement, permettre l’apprentissage de la navigation comme on le verra, ou simplement rendre visite – tous relatent également une certaine réticence à remettre les pieds à bord ou à en parler au bout d’un temps, ce que Serge m’explique dans des termes presque identiques, à quasiment 5 ans d’intervalle (11-01-2012 ; 17-12-2016) :

« Par exemple, à l’enterrement, [les anciens bateliers] étaient là. Après l’enterrement, je dis : vous venez prendre un verre à la maison... ou sur le bateau ? ‘Non non non, à la maison !’ Ils ne sont plus jamais revenus. Parce que moi je leur avais demandé : tiens, si je pars en vacances aux sports d’hiver ou quoi, une semaine, deux semaines, ça vous ferait plaisir de venir sur le bateau ? Moi ça m’arrangerait bien qu’il y ait quelqu’un pour surveiller le bateau et si vous ça vous fait plaisir de... ‘Ah non !’, direct hein, ‘ah non !’ Le bateau, ils ont tourné la page. [La batelière] m’a dit, elle y pense encore tous les jours mais la page est tournée et je crois pas qu’ils reviendraient mettre le pied dessus. »

« - Laurie : Et les anciens bateliers sont revenus ?

Plus jamais. Je les ai revus mais ça fait un petit temps que j'ai pas eu de nouvelles. [...] Je leur avais proposé de revenir s'ils en avaient envie ou quand je suis parti pour jeter un coup d'œil, venir passer quelques jours sur le bateau, ils m'ont dit : 'non non ! Non non !' La réponse a été : 'non, [Serge]'. Direct. La page est tournée, c'est... On reste amis, copains, on prend des nouvelles de l'un, de l'autre, mais le bateau non. La page est tournée. »

Il faut dire aussi que bon nombre de ces bateaux se revendent lors de la pension, à l'heure où les bateliers s'installent définitivement dans leur maison à terre, désireux de s'adonner à d'autres activités que celle qui a constitué leur gagne-pain pendant d'innombrables années. Car, comme le fait remarquer cette batelière pensionnée alors que je lui demande si elle et son mari n'ont pas envie de naviguer pour le plaisir (17-01-2012) : « Voyager ? [...] Sans travail ?! Si, on peut... Mais faut payer une assurance, pour se déplacer. Et nous, comme ça, on va pas aller en France qui faut tout démonter [la marquise] à notre âge... ». En outre, l'argent dégagé par la vente du bateau constitue une partie des rentes, raison pour laquelle nombre d'entre eux préfèrent attendre plusieurs années que se manifeste le plus offrant plutôt que de le céder au premier venu : « il est évident que quand on a une belle coque, quand on y a travaillé toute sa vie, bien sûr on espère se faire une plus-value en vendant sa coque à un prix qui sera 3 fois plus cher que quelqu'un du métier [...] c'est une partie de la retraite » (04-06-2015). D'autant que, de l'avis de cet habitant qui s'est essayé à la profession, il s'agit généralement d'embarcations bien entretenues mais peu modernisées, correspondant par ailleurs plus facilement à l'image d'authentiques « péniches » telles que convoitées par les candidats à l'habitat fluvial, dont les caractéristiques ont été discutées dans la partie précédente (boiseries, cuivre, macaron,...). Philippe, qui a lui aussi travaillé dans le milieu, confirme :

Juste au-dessus de l'écluse d'Hastière, y'a un 38 m. Mais c'est des bateliers, ils habitent plus loin de là ; ils habitent dans une villa mais le bateau est à vendre, 100.000€, 120.000 au départ. Ils étaient déjà là en 2006 quand je cherchais à racheter un 38m. Ils étaient déjà là et ils n'en démordent pas... Alors que c'est des bateaux [ne termine pas]... et alors c'est des bateliers, c'est trois bateaux qui sont super nickels, « nunu » qu'on appelle ça dans le métier de batelier. C'est des nunu. Tout le temps à nickeler, à peindre, ils sont tout le temps occupés à... Ben oui, magnifique le bateau ! Je comprends, à leurs yeux il vaut ça. Mais y'a tellement de 38m sur le marché que... et tellement peu d'acheteurs, que les 38m qui partent [dans la profession], ce sont pas les plus beaux, ce sont les mieux équipés. Donc ce sont ceux qui ont

mis un propulseur d'étrave devant, ce sont ceux qui ont mis un radar, ce sont ceux qui ont mis le chauffage central, qui ont mis une salle de bain, et pas ceux qui aiment tellement leur bateau qu'ils ont peur de faire un trou dedans. Parce que des gars comme le [devise du bateau], aller au chantier... Déjà c'est sale comme tout le chantier, et alors en plus faire un propulseur d'étrave, ça veut dire que le logement du matelot à l'avant, [siffle et mouvement de la main par-dessus son épaule] il explose hein. « Roh mais non hein. Oh mais mettre un groupe électrogène, ouais mais il faut tout changer ! ».

On voit donc que, du côté des bateliers, tout aussi attachés qu'ils soient à leur maison flottante et outil de travail, la vente de leur bateau à une personne extérieure au métier signe le début d'un nouveau chapitre de leur vie – éventuellement plus opulente qu'envisagée grâce aux retombées financières résultant de la transaction. Peut-être ne faut-il donc pas sous-estimer que, de leur côté, « certains souhaitent ne pas se souvenir, ne pas transmettre et avoir le droit de ne pas continuer à le faire » (Berliner, 2018 : 118). En revanche, du côté des habitants fluviaux, le « lamento de la perte » (*id.*) exprimé à l'égard de la batellerie résonne tout particulièrement avec un sentiment de menace plus général largement partagé sur l'eau où, à en croire de nombreux fluviaux, certains individus (parmi lesquels les personnes immigrées et musulmanes sont une cible de prédilection), seraient à l'origine de la disparition de leur « culture » et de leurs « traditions », graduellement remplacées par celles de ces groupes d'individus. Dans son essai récent (dont le titre « Perdre sa culture » ne trompe pas quant au contenu), David Berliner met en garde contre cette « rhétorique de la perte utilisée à des fins nationalistes et paternalistes » (2018 : 119):

En Europe, des politiciens invoquent le trope de la transmission « en crise » à des fins nationalistes, pour dénigrer des groupes d'individus accusés de déracinement (ces derniers ne sauraient plus apprendre ni transmettre les « bonnes » valeurs) et, dans le même mouvement, réaffirmer un éthos national partagé. Presque partout sur le globe, l'on assiste à la rapide progression d'une rhétorique décliniste, souvent empreinte de racisme. Pour certains, user du thème de la perte représente une manière socialement et politiquement acceptable d'exprimer leur peur ou leur haine de l'autre. (2018 : 13)

« Puisque la bûche de Noël est devenue le gâteau de Fête sans qu'on nous demande notre avis, j'exige que le couscous royal s'appelle le Hochepot Molenbeekois, les Rahat Loukoum deviennent les Cuberdons Schaerbeekois et que tous les symboles

représentant des croissants soient remplacés par des cougnous. Tout cela pour ne pas choquer NOTRE communauté bien sûr », ironise une publication relayée sur les réseaux sociaux par un habitant (28-11-2017). A nouveau, Facebook constitue une vitrine décomplexée de ce qui, sur l'eau, en face-à-face, se traduit plutôt par des discours évoquant un sentiment flou d'insécurité et d'ostracisme à leur rencontre. Pour ne donner qu'un seul exemple, Michaël, discutant avec un ami qui explique désormais faire l'impasse sur le Salon Nautique de Paris de peur d'une catastrophe similaire à celle du Bataclan, nous confie : « tu sais que moi, y'a plein d'endroits où j'ose plus aller parce que j'ai peur. Les grands rassemblements et tout... » (20-09-2017).

Plus ou moins explicitement, chacun des habitants exprime les raisons de sa fuite de la terre ferme vers l'eau, son sentiment de ne plus se sentir « chez soi » que dans les limites de son bateau ou de ne plus trouver sa place dans le monde actuel. On se rappelle que Marc confiait dans le rouf arrière (20-09-2017) : « Les gens sur l'eau, on fuit tous quelque chose. [...] Mais c'est vrai que on se sent en sécurité sur un bateau. [...] A terre, j'entends tout le temps des histoires de vols. Ici, j'ai une porte blindée, j'ai soudé le hublot de ma chambre parce que c'est vrai qu'on pouvait y entrer. Mais il ne peut rien m'arriver ». Elisabeth elle, déclare avoir choisi de « se mettre hors de la société. A l'heure actuelle, tout va trop vite, il faut avoir tout tout de suite, on est dans l'immédiat ». Plus tard (après avoir pesté contre la lenteur de l'ouvrier qui rénove son bateau), elle raconte ce qui l'a convaincue d'acheter « L'escapade » : « On pouvait voir la coque, il était complètement nu. Je pouvais toucher l'acier, c'est ça qui m'a plu. J'ai dit [satisfaite] : Ha ! Ca c'est quelque chose de solide ! Avec ça je suis en sécurité ! » (10-09-2017).

En l'occurrence, la présence d'armes à bord, explicitement utilisées selon certains pour mettre en fuite des « visiteurs », ne reflète certainement pas une quelconque insouciance ou confiance de la part de leurs propriétaires... Enfin, une batelière retraitée résume sa vision des choses avec une métaphore très parlante alors qu'elle évoque son empressement à rejoindre la terre ferme une fois le bateau conjugal vendu (05-05-2016) : « Pendant ce temps-là, les gens d'à terre, c'est le contraire. Ils cherchent des bateaux et ils veulent tous habiter sur l'eau. Ils ne savent pas acheter d'île, alors ils achètent un bateau. C'est vrai hein, c'est un peu comme une île ! ». Cette métaphore en effet illustre particulièrement bien à la fois le cadre de vie autarcique et sécurisé recherché par les candidats à l'habitat fluvial autant que leur occupation d'un espace perçu comme préservé, bien que fragile.

Vendredi et Robinson talonnent donc de près Popeye et Haddock. Car, à mon sens, cette fuite est aussi une conquête, une extension des limites, une prise de possession d'un

territoire vu comme authentique : le bateau offre la possibilité – même inexploitée – de lever les amarres à tout instant, de parcourir depuis l'eau l'ensemble des territoires belge, français, hollandais, allemand,... de s'approprier l'Europe de part en part depuis les voies d'eau, jusqu'aux frontières du continent. Exerçant une sorte de contrôle latent mais permanent de l'espace mobile du fleuve dans lequel il s'inscrit, l'habitant fluvial, par l'entremise de son habitation flottante, revendique sa « capacité à habiter partout, même subrepticement », à « être partout chez soi, même en passant » (Retaillé, 2014a : 27).

2. Mouvements en pratiques : habiter la profondeur d'un espace mobile

2.1. Demeurer en mouvement

« Dans un train, c'est toi qui bouges et tu regardes passer le paysage. Mais quand tu habites dans un bateau, c'est le paysage qui défile juste pour toi », observe Catherine avec contentement (18-05-2017). Depuis l'eau en effet, le lieu se définit moins comme une localisation que comme annulation de la distance. Il est émergent ; il surgit « au croisement d'itinéraires provoquant l'entrée en corrélation réciproque d'éléments qui sont d'abord dispersés » (Retaillé, 2014b : 8). A l'instar de l'océan, le fleuve peut se vivre comme un tout temporaire et contingent, émergeant des relations entre éléments hétérogènes et indépendants qui s'y ajoutent (territorialisent) et le quittent (déterritorialisent) (Steinberg & Peters, 2015 : 255). En effet, ne fut-ce qu'en raison de la profondeur, de la volumétrie, du mouvement rapide et constant ainsi que des propriétés changeantes de l'eau en tant que matière (Steinberg & Peters, 2015), le lieu du fleuve est circonstance et ouverture des possibles dans la mesure où « son ordre est sans cesse remis en cause » (Retaillé, 2014a : 25).

A l'image de l'océan donc, le fleuve ne se résume pas à « un espace de points discrets entre lesquels bougent les objets, [mais s'envisage] plutôt comme un environnement dynamique de flux et de recompositions continues où [...] le lieu peut uniquement être compris en contexte de mobilité » (Steinberg & Peters, 2015 : 257, ma traduction²⁴⁵). Dans ce cadre, la navigation, déplacement vers l'avant effectivement pratiqué (ou évité) par certains habitants, ne doit pas éclipser le mouvement qui se joue pour tous les fluviaux sans exception, non pas dans l'horizontalité du fleuve mais bien dans sa

²⁴⁵ “[...] we understand the ocean not as a space of discrete points between which objects move but rather as a dynamic environment of flows and continual recomposition where, because there is no static background, ‘place’ can be understood only in the context of mobility. [...] Thus, we see the ocean as a space of churning, where, after Anderson (2012), place is provisional and forever being (re)produced.”

profondeur et son volume, dont on avait en partie déjà pu prendre la mesure en circulant de la marquise aux chambres, en passant par la salle des machines. Nadine évoque un souvenir qui l'a particulièrement marquée, datant de l'hiver précédent où une partie des voies d'eau a gelé (26-05-2017) :

Je me réveille en sursaut, un bruit énorme ! Ca résonnait, ça vibrait. Je me lève et je dis à [Jean-Jacques] : qu'est-ce qui se passe ? Alors il m'explique que c'est probablement la glace et le brise-glace qui passe pour [la] casser. Il m'avait déjà expliqué mais quand même, je n'arrivais pas à imaginer. « Bffffrrr » [imite un son grave, comme une explosion]. Et 10-15 minutes plus tard en effet, j'ai vu passer le bateau [le brise-glace] mais je n'arrivais pas à faire le lien entre les deux. Donc, je l'ai senti arriver depuis l'écluse [en amont]. Tu t'imagines ?!

Nadine n'est pas la seule à m'avoir parlé du bruit assourdissant formé par la rencontre du gel et de l'acier, qui gronde dans la profondeur du fleuve et fait vibrer l'ensemble de l'habitation. Cet exemple démontre bien comment, à bord, l'élément aquatique n'est pas simplement consommé passivement, mais imaginé, produit, expérimenté par la coalescence de composants mobiles humains et non-humains (en ce compris les molécules) (Steinberg & Peters, 2015 : 256). En ce sens, l'espace du fleuve rencontre à nouveau celui de la mer dont « le caractère [...] – sa profondeur verticale combinée avec ses mouvements, sa surface horizontale, l'orientation de ses vagues – n'est pas celui d'un espace sur lequel, mais *à travers* lequel [...] et *sous lequel* le mouvement prend place » (*Ibid.*, p. 253, ma traduction²⁴⁶).

Habiter le fleuve, c'est bouger constamment avec lui dans sa voluminosité, apprivoiser son imprévisibilité, s'installer dans sa profondeur, mais aussi faire obstacle à son écoulement (et favoriser l'amasement des objets), faire écran au vent et en casser les vagues, en accompagner les déplacements mais y résister grâce aux cordes qui en amortissent l'intensité (lorsque passe une embarcation à pleine allure par exemple), sans en refréner les rebonds. Une « co-composition particulière de la matière et des forces » (*Ibid.*, p. 250, ma traduction²⁴⁷), un mouvement conjoint constant dont témoigne

²⁴⁶ "The character of the sea—its vertical depth, together and coalescing with its movement, its horizontal surface, its angled waves—is a space not moved on, but *through* [as Anim-Addo et al (2014) note], and also *under*."

²⁴⁷ "The sea presents us with a space that is emergent through a particular cocomposition of matter and forces. In turn, this hydroelemental assemblage allows us to rethink motion and matter and how it shapes the world as we know it."

l'amincissement de l'acier au fil du temps, et dont l'interruption est synonyme d'accident, lorsque le niveau trop bas fait craindre l'échouage par exemple.

De la sorte, l'immobilisme supposé des bateaux d'habitation n'est plus envisagé comme pis-aller mais comme partie intégrante de l'expérience d'habiter sur l'eau, au travers des changements physiques de la matière dans le temps et dans l'espace (*ibid.*, p. 252) ; l'apparent paradoxe selon lequel les fluviaux, en théorie mobiles, vivraient le déplacement par procuration est nuancé et rendu à sa profondeur. Plus encore, pour Steinberg et Peters, l'introduction de la voluminosité à l'étude du fleuve et de l'océan implique de se « rendre attentif à la riche variété de matérialités qui constituent les volumes dans lesquels nous vivons, et à la manière dont chacun permet et complexifie la construction du territoire tout en exerçant le pouvoir dans ces multiples dimensions » (*ibid.*, p. 251, ma traduction²⁴⁸). Ainsi, dans l'habitat fluvial, la revendication du territoire du chez-soi s'ancre non seulement dans la « portée, l'instabilité, la force, la résistance, l'inclinaison, la profondeur et la matière, tout comme la simple verticalité » du fleuve, mais aussi dans sa surface plate en tant qu'aire de transport (*ibid.*, p. 252, ma traduction²⁴⁹) :

L'eau se présente simultanément comme une profondeur et comme une surface, comme un ensemble de points fixes mais aussi comme un espace insaisissable continuellement reproduit par des molécules mobiles ; l'eau possède une matérialité prise comme argent comptant (liquidité ou humidité), mais qui n'est que l'un de ses trois états physiques, qui existent dans un échange continu (les deux autres sont la glace et la vapeur). [...] dans l'eau, ces propriétés se distinguent par la vitesse et le rythme de la mobilité, la facilité persistante de transformation et la matérialité englobante de la profondeur. [...] Penser à la mer [ou au fleuve] comme un espace de volume,

²⁴⁸ "A geopolitical understanding requires that we be attentive to the rich variety of materialities that constitute the volumes in which we live, and to how each of them enables and complicates the construction of territory whilst exerting power in multiple dimensions."

²⁴⁹ "Water is simultaneously encountered as a depth and as a surface, as a set of fixed locations but also as an ungraspable space that is continually being reproduced by mobile molecules; water has a taken-for-granted materiality (liquidity, or wetness), but it is also just one of three physical states that exist in continual interchange (the other two being ice and vapour). Each of these properties can be ascribed to land as well (land too has depth, underlying mobility, and transformation across physical states), but in water these properties are distinct in the speed and rhythm of mobility, the persistent ease of transformation, and the enclosing materiality of depth. Thinking of the sea as a space of volume, through a wet ontology, enables us to recognize that the form of water opens new territories of control and conflict."

au moyen d'une ontologie liquide, nous permet de reconnaître que la forme de l'eau ouvre de nouveaux territoires de contrôle et de conflits.

De multiples exemples allant en ce sens ont d'ores et déjà été essaimés dans cette recherche – il suffit de penser par exemple à la cavale des voleurs sur le fleuve gelé chez Christiane et Bernard. La situation suivante en est également une belle illustration. Un an après une navigation jusqu'à Gand où il a séjourné plusieurs semaines durant, Tyler profite d'une réunion dans la région pour faire un crochet avec sa voiture et retourner voir l'emplacement où il avait alors posé les amarres : « ha tu vois ? Il est toujours libre cet emplacement, c'est bon à savoir. On s'était fait amis avec la dame qui habite là [désigne une maison sur le halage], elle donnait de l'eau et tout » (05-06-2017).

C'est chez lui ; il y reviendra. Les pratiques de navigation, limitées dans le temps et circonscrites dans des itinéraires circulaires à partir et vers des points de chute familiers, régulièrement répétés, témoignent, selon moi, elles aussi de cette « appropriation » du territoire. Un terme de plus en plus entendu de manière méliorative comme une mise en adéquation créative entre un individu et un environnement (voir par exemple Salembier, 2015) mais qui, dans le cas présent, renvoie aussi à son sens premier, celui de contrôle par l'utilisation privilégiée et à prétention d'exclusivité. On voit donc à nouveau comment le « chez soi » d'à bord s'ancre particulièrement d'un point de vue temporel, par le mouvement répété dans le temps et l'intention d'y « demeurer ».

2.2. Le moteur du déplacement

Patrick est le premier habitant à m'avoir confié les clés de son habitation durant son absence de 15 jours, en voyage avec sa compagne. Il me confie aussi les clés de sa voiture avec laquelle je le conduis chez cette dernière qui vit à 3 kilomètres de chez lui, d'où ils partent ensuite pour l'aéroport. Sur le trajet, il fait le point : l'ouvrier qui travaille pour lui passera dans la semaine chercher la camionnette du boulot, je ne dois donc pas m'inquiéter si elle a disparu ; il faut nourrir le poisson dans l'entrée tous les deux-trois jours et vérifier en passant que sa moto, planquée derrière un buisson, y est toujours bien parquée ; la bulle à verre et le supermarché les plus proches se trouvent sur l'autre rive, je peux prendre un des nombreux vélos ou sa voiture pour y aller ; si je dois me rendre à la gare, un bus fait le trajet directement depuis le Boulevard tout proche ; et, enfin, ne pas faire tourner le lave-vaisselle et le lave-linge en même temps, manger les restes du frigo avant qu'ils pourrissent, lui laisser le trousseau de clés dans la salle des machines...

Un départ en vacances habituel pour Patrick mais qui, de mon côté, eut pour corolaire de mettre en évidence une caractéristique des habitants fluviaux, à savoir leurs aptitudes à « se jouer des frictions spatiales et temporelles multiples auxquelles chacun d'entre nous est exposé » (Kaufmann, 2011 : 43) ; leurs « dispositions » à cumuler les potentialités d'une variété de mode de déplacement en fonction d'impératifs, de désirs, d'imaginaires, d'intentions spécifiques, gravitant autour de l'emplacement du bateau comme point d'origine et de retour, mais sans pour autant toujours détenir les ressources nécessaires pour actualiser l'ensemble de ces possibilités²⁵⁰. Cela s'avère particulièrement vrai en ce qui concerne le bateau, que je laisserai pourtant de côté dans un premier temps. Nous avons déjà vu en effet dans la salle des machines comment le bateau d'habitation s'inscrit dans un système d'apprentissage de la mécanique ainsi qu'au milieu de passe-temps sur roues et de sports moteurs.

Ainsi, très nombreux sont les habitants qui possèdent, en plus d'une voiture pour les déplacements quotidiens – souvent choisie pour ses qualités fonctionnelles mais aussi techniques voire symboliques (Jaguar, Jeep, « sportives »,...) : un utilitaire pour ceux dont le métier ou les passions requièrent des espaces de stockage plus importants (entrepreneurs, peintres en bâtiment, décorateurs, jet-skieurs, brocanteurs,...) ; un mobil-home, van aménagé ou caravane, utilisés pour les séjours de quelques jours à quelques semaines, préférablement en-dehors de la Belgique, en France ou encore en Espagne ; une moto – par ailleurs très aisée à entreposer sur le bateau et d'autant plus si, comme Philippe, la grue de transbordement a été conservée – pour les sorties quotidiennes mais aussi des balades de loisirs de plus ou moins longues distances (deux habitants ont par exemple participé à la « Route du Blues »²⁵¹) ; et/ou encore des vélos de ville, tout-terrain, de plus en plus électriques, moins utilisés dans le cadre de déplacements fonctionnels (courses, trajets domicile-travail,...) que pour l'effort sportif ou la détente.

²⁵⁰ En sociologie, sur la « lecture dispositionnelle des déplacements », voir (Borja, Courty & Ramadier, 2016).

²⁵¹ Circuit moto touristique (maintenant appelé « California Dreamin' ») de plus de 1000km sur les « tracés mythiques » des routes américaines, initié par Marc Ysaye, présentateur radio sur « Classic 21 » (dont il est également le directeur). Chaîne de la RTBF (chaîne publique belge) axée sur les classiques rock des années '50 à nos jours, l'imaginaire et les pratiques de la route y sont très présents (cfr Partie II) notamment au travers d'émissions aux noms évocateurs (« On the road again »,...), consacrées à l'actualité des sports moteurs, ou encore enregistrées depuis le Salon de l'Auto. Le jour où je me rends chez ce couple d'habitants, c'est justement cette chaîne qui tourne en sourdine et sur laquelle j'embraie la conversation, cette radio m'étant particulièrement familière puisqu'elle fonctionnait du matin au soir dans la maison de mes parents (absolument pas fêrus d'auto-moto pour leur part, les CD, K7, vinyles venaient généralement remplacer les émissions susmentionnées, comportant plus de publicités et de bavardages que de musique).

Chez les plus intrépides, les para/pentes-moteurs-chutes, jet-ski, voiliers,... viennent compléter l'arsenal de pratiques et de passions dont certains ont d'ailleurs fait leur profession. Sans roue et sans moteur, la marche à pied de son côté n'est pas à négliger, privilégiée par beau temps sur des trajets courts à l'échelle du voisinage immédiat ou élargi, permettant par exemple à William de joindre l'utile à l'agréable, de conserver la forme tout en se rendant à la Poste, au marché ou encore chez un voisin. Les promenades telles que décrites en prologue de cette recherche sont aussi une manière de pratiquer les environs proches du bateau pour « s'aérer », « se dépenser », « sortir le chien ». L'avion ou le train enfin sont parfois utilisés (évidemment en combinaison avec d'autres types de transports depuis et vers le bateau), plus généralement pour des déplacements exceptionnels d'une centaine de kilomètres ou plus (mais pas nécessairement des périodes plus longues), hors des frontières nationales dans le premier cas, pour des voyages professionnels en partie mais plus souvent d'agrément, et à l'intérieur de celles-ci dans le second cas ou dans les pays limitrophes (Pays-Bas, France plus particulièrement) prisés pour les excursions d'une journée ou d'un week-end.

Mis bout à bout, dépeint de la sorte, le tableau pourrait donner l'impression de déplacements nombreux et fréquents. En réalité, leurs conditions de mise en pratique s'avèrent très variables et, en-dehors des déplacements pédestres ou automobiles quotidiens, relativement circonscrits entre le bateau et d'autres points de chute familiers, le reste des opportunités n'est pas nécessairement actualisé. En résumé, le « champ des possibles » (Kaufmann, 2011) est plutôt en faveur des habitants fluviaux : à proximité directe des grands réseaux autoroutiers et ferroviaires, installés le long de promenades cyclistes et pédestres aménagées, à moins de 100 kilomètres d'un aéroport international, seules les connexions en transports en commun pèchent à certains endroits. Qui plus est, très nombreux sont les habitants qui disposent, en raison de leurs activités professionnelles (actuelles ou passées) ou de loisirs, des opportunités, compétences et dispositions à s'approprier ces possibilités de différentes manières. On peut donc dire que les fluviaux se montrent plus motiles que mobiles, un concept qui inclut « l'intention aussi bien que l'acte ». (Kaufmann, 2011 : 31):

La motilité se définit comme l'ensemble des facteurs d'accessibilité (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et à l'appropriation (l'utilisation effective de l'offre pour réaliser ses projets). La motilité c'est en fin de compte la manière dont une personne ou un groupe fait sien et utilise le champ du possible en matière de déplacements.

La mobilité impliquant, conjointement au déplacement physique, un changement de l'acteur concerné ou du système (*Ibid.*, p. 28), on a vu au contraire à quel point la maîtrise de ce « champ des possibles » servait plus probablement à « ancrer fortement dans un territoire plutôt qu'à changer de statut » (*Ibid.*, p. 31). Circonstancielllement mobiles néanmoins (déménagement/achat du bateau, voyages touristiques, rêves d'itinérances,...), la maîtrise d'une kyrielle de manières de se déplacer, plus ou moins rapidement et plus ou moins loin selon les obligations et projets, semble permettre aux habitants fluviaux de préserver l'environnement familier et les « ancrages » (*Ibid.*, p. 21) que nous savons désormais nombreux. On s'aperçoit progressivement par ce biais de ce que la « liberté » tant vantée par les fluviaux à bord de leur habitation ne provient finalement peut-être pas tant du « franchissement de l'espace » que celle-ci permet en tant que telle mais de la multiplication des potentialités de déplacements, de territoires et de manières d'habiter, qu'elle vient accroître.

La lenteur caractéristique du bateau mais aussi l'infrastructure rigide des voies d'eau tendent en outre à conforter cette idée puisqu'elles circonscrivent les déplacements dans une proximité certes abordée de manière non ordinaire. En offrant la possibilité de pratiquer et de s'approprier le territoire des fleuves et canaux, d'ordinaire accessibles depuis les quais uniquement, longtemps exclus des cartes mentales du fait de leur position géographique, mais aussi réservés aux initiés en raison des savoir-faire attendus pour s'y déplacer ou même « simplement » s'y établir, l'habitat fluvial fait bouger de nombreuses frontières. Il démontre en outre combien la motilité « suppose qu'on déploie des compétences assez pointues et qu'on dispose d'aptitudes imaginatives pour s'approprier des systèmes techniques pour les mettre au profit de projets personnels, collectifs, voire d'entreprise » (*Ibid.*, p. 41). En tant que possibilité de choix de vie, il « introduit de la différenciation là où il ne pouvait pas y en avoir autrefois et où par conséquent il n'y en avait pas » (*Idem*).

Qu'est-ce qui, dès lors, déloge ces habitants des emplacements auxquels ils sont littéralement ancrés ? Comment s'en distancient-ils, à quelle fréquence ? Quand font-ils le choix d'un mode de déplacement plutôt que d'un autre ? C'est à partir des rythmes, apprentissages et contingences de navigation à bord des bateaux d'habitation que je propose d'aborder ces questions.

2.3. Vitesse, rythmes et route : la navigation, une promenade

Hervé a calculé : à pleine puissance en navigation, son bateau au moteur centenaire atteint les 8 km/h. Une moyenne qui, une fois corrigée en fonction du temps dédié au passage des écluses, tombe à 5km/h... En navigation avec Claude, notre moyenne n'est pas meilleure : nous quittons Ronquières à l'ouverture de l'écluse (10h ce jour-là, férié) en direction de Strépy-Thieu ; un voyage de 20 kilomètres. Deux ascenseurs à bateaux, deux écluses et une courte pause-dîner plus tard, nous atteignons le bassin en aval de l'ouvrage d'art aux alentours de 17h... Même son de cloche du côté de Christiane et Bernard qui, évaluant le temps qu'ils mettraient pour parcourir la quarantaine de kilomètres les séparant de Namur, en concluent qu'ils devraient prendre 5 jours de congé (2 à l'aller, 1 sur place, 2 au retour) s'ils voulaient participer au Village Flottant avec leur embarcation. Jean-Jacques, plutôt flexible dans son emploi du temps, estime en revanche de son côté que le voyage, près de 80km par voies d'eau, lui coûterait environ 500€ de carburant... Songeant dans un premier temps à proposer des balades au public sur place pour rentabiliser les trajets, aucun d'entre eux ne fit finalement le déplacement en bateau, mais bien en voiture. La lenteur caractéristique du bateau n'est pas sans poser une série de contraintes, que soulève cet habitant (16-01-2012) :

Les gens fantasment, croient que c'est tout-beau, tout-facile. Les gens ne pensent pas aux inconvénients, par exemple la lenteur du bateau. Trois semaines pour aller en Bourgogne en yacht, en voiture c'est quatre heures. Les gens aiment l'idée d'avoir un chez soi mobile, mais sur la route on a plus de liberté que sur l'eau, ça va plus vite et ça coûte moins cher.

Une telle cadence force en effet, faute d'un temps étirable à l'envi, de revoir ses attentes à la baisse en termes de fréquence de voyage et de distances à parcourir, ou requiert d'être libre de toute contrainte professionnelle ou familiale. Sur base de ce qui a été développé dans l'ensemble de ce travail, on comprendra rapidement qu'il n'est pas question de s'éloigner ni trop longtemps ni trop loin du port d'attache, et que c'est la première option qui est systématiquement privilégiée. Le rythme des éventuelles navigations par conséquent est calqué sur le calendrier des périodes légales de relâche scolaire ou professionnelle, soit généralement le week-end, les jours fériés ou durant les vacances. Paul par exemple attend les mois de juillet et août pour lever l'ancre, période durant laquelle son fils est en congé scolaire. Ils naviguent alors jusqu'aux Pays-Bas où ils s'amarrent dans une réserve naturelle puis reviennent trois à quatre semaines plus tard, un moment que Paul explique affectionner particulièrement : « je suis content de revenir ici parce que j'ai des repères », confiait-il.

Alternance entre mise en mouvements et moments de répit, mouvements répétés à une cadence bien rôdée, c'est cette oscillation entre des périodes de navigation ponctuelles mais non permanentes, qui semble contribuer à rendre l'expérience agréable et désirable aux yeux des habitants fluviaux. Ce rythme est particulièrement évident chez Claude qui, on l'a vu, se calque sur l'enchaînement des saisons pour sortir du bassin où il hiverne durant les mois les plus froids et duquel il sort – par étapes, d'abord en restant quelques jours dans une écluse peu utilisée – dès le mois d'avril, parcourant un trajet prédéfini au cours duquel des amis le rejoignent régulièrement. En réalité, même les habitants qui ne possèdent ni l'expérience, ni le temps, ni un moteur fonctionnel leur permettant de naviguer longtemps ou fréquemment, se voient contraints de quitter leur emplacement de manière cyclique.

D'une part, les assurances imposent le carénage* en chantier naval tous les 5 à 10 ans suivant les compagnies, une mise en cale sèche qui conditionne également le renouvellement des certificats ad hoc. D'autre part, les chômages, souvent quinquennaux, de tronçons de voies d'eau en vue d'entretenir les berges et barrages, impliquent également de se déplacer vers des segments de fleuve non asséchés. Le bateau est alors tracté à couple avec une autre embarcation, ce qui n'est pas nécessairement une mince affaire. Le dernier chômage de la Meuse a donné des sueurs froides à Michaël. Dépourvu de moteur, il prévoit dans un premier temps de convoier avec le bateau voisin qui, au moment du départ, s'avère beaucoup trop léger, risquant de « partir sur le flanc ».

Contacté par ses soins, l'ancien propriétaire le renvoie vers des mariniers qui acceptent de le remorquer moyennant 500€ de défraiement aller-retour ainsi qu'une commission pour l'ami qui les a référencés. Michaël, furieux des prix exorbitants demandés pour un voyage de moins de 10 kilomètres, ne décolère pas lorsqu'une autre connaissance accepte le job pour 80€ de l'heure, ce qu'il juge exagérément élevé. Avec l'aide d'Eddy, pilote et matelot expérimenté, Michaël quitte son emplacement en dernière minute, à la fermeture des écluses, grâce au bateau d'un habitant du fleuve très enthousiaste à l'idée de « faire une sortie » (20-09-2017). Une « sortie » du quotidien avant tout, puisque ces navigations constituent toujours en effet un événement, angoissant comme dans le cas de figure décrit mais plus souvent festif, auquel les proches sont conviés. C'est ainsi que j'ai eu la chance de prendre part à quelques rares voyages, au sujet desquels mes données restent donc relativement limitées.

A l'exception d'un habitant récemment revenu d'un voyage de 4 ans sur les voies navigables de plus de 12 pays, de la Belgique à l'Ukraine, le bateau emmène donc ses

habitants sur des trajets rarement plus longs que quelques semaines, ou guère plus éloignés qu'une centaine de kilomètres. Lorsque Claude par exemple quitte effectivement son emplacement pour plusieurs mois chaque année, il dépasse rarement la frontière linguistique, et encore moins les frontières nationales, prolongeant simplement la durée de son séjour là où il a décidé de poser ses amarres. Se prêtant mal à des voyages rapides et lointains, intercontinentaux, à l'intérieur des terres, ce sont alors plus classiquement le mobil'home, la moto, la voiture – parfois l'avion – qui sont mobilisés dans ces cas de figure. D'autant que le soleil et la chaleur, la mer ou la montagne constituent, aux yeux de nombreux habitants, des ingrédients essentiels à la bonne réussite de leurs vacances, ce que le fleuve procure difficilement.

La majorité des expériences de déplacement des fluviaux se passe donc à bord de véhicules à roues motorisés et, à la suite des travaux de Mimi Sheller (2004), on peut raisonnablement s'attendre à ce que celles-ci influent sur les expériences de navigation. La chercheuse postule en effet que l'expérience de l'automobile, quotidienne et depuis notre plus jeune âge, contribue à façonner nos capacités d'interaction visuelles, sonores, olfactives, interoceptives et proprioceptives, influence la manière dont nous appréhendons le monde et conditionne les sensations qu'on peut s'attendre à éprouver lorsque nous nous déplaçons (2004 : 228).

Depuis l'intérieur d'une voiture (même décapotable), les conducteurs sont nécessairement « isolés des environnements risqués et dangereux à travers lesquels ils passent, en apparence protégés par des ceintures, airbags, 'zones de déformation' [...] » (Sheller, 2004 : 228, ma traduction²⁵²), qui n'en filtrent pas pour autant les vibrations, engouffrements d'air, odeurs et sensations lors de changement de vitesses ou dans les courbes (*Ibid.*, p. 227). Derrière le pare-brise, « la vision est cadrée et limitée » (Appleyard, Lynch & Myer, 1964 : 22, ma traduction²⁵³). Concentrée sur le premier plan « aux points de décision ou dans des espaces très restreints », elle passe au grand angle

²⁵² "Many aspects involved in directing the car as a machine have been computerised, at the same time that car-dwellers are insulated from the risky and dangerous environments through which they pass, seemingly protected by seatbelts, airbags, 'crumple zones,' 'roll bars' and 'bull bars'. [...] In societies of automobility, the car is deeply entrenched in the ways in which we inhabit the physical world. It not only appeals to an apparently 'instinctual' aesthetic and kinaesthetic sense, but it transforms the way we sense the world and the capacities of human bodies to interact with that world through the visual, aural, olfactory, interoceptive and proprioceptive senses. We not only feel the car, but we feel through the car and with the car."

²⁵³ "The modern car interposes a filter between the driver and the world he is moving through. [...] Vision is framed and limited; the driver is relatively inactive. Even in periods of wide scanning, attention regularly returns to the road itself. It is concentrated particularly on the foreground at points of decision, or in sharply constricted spaces."

lorsque la vitesse augmente ou que la route se dégage, le paysage s'effilant dans l'angle du regard.

Dans l'habitacle du bateau, le pilote se tient à l'arrière du véhicule, debout ou assis en hauteur, libre de ses mouvements et de passer le macaron aux personnes l'accompagnant qui, le cas échéant, peuvent tout aussi bien vaquer à leurs occupations, se déplacer en dedans ou à l'extérieur. Courants d'air, bruits, vibrations emplissent la marquise panoramique, dont les portes restent souvent ouvertes pour faciliter les manœuvres. A bord, c'est moins un effet de vitesse qu'un effet de perspective résultant de l'alignement des berges, des arrêtes des hiloires, des bordailles et de la direction du courant convergeant vers un point de fuite, qui marque la progression conjointe des paysages et du bateau.

La personne en charge des amarres (ou les invités autorisés à se déplacer), évoluant entre la marquise et la plage avant, ajoute son propre mouvement à celui du bateau : « quand on navigue, je sais pas, c'est... [fait des moulinets avec ses mains vers son visage] on a plus d'air, surtout quand il fait chaud comme ça », constate Eddy aux manœuvres un jour de canicule (16-06-2017). A l'avant, c'est une sensation à la fois de vulnérabilité grisante au contact direct et non fragmenté du défilement des éléments et l'incorporation de la force lente mais certaine de l'embarcation qui prédominent.

Là où la voiture compense la relative inactivité des passagers par la vitesse et l'échelle des déplacements permis (Appleyard, Lynch & Myer, 1964 : 22), c'est au contraire pour sa lenteur et pour les vertus conférées à cette allure que le bateau d'habitation plait aussi : le calme, la sérénité ; la navigation devient une promenade, entretenant une certaine proximité avec une nature authentique (*cfr. supra*). En réalité, malgré des différences incontestables entre ces modes de transport, tous semblent se rejoindre sur ce dernier point puisque pour les fluviaux aussi, voiture, Jeep, mobil'home, moto, comme le soulève Mimi Sheller (2004 : 231, ma traduction²⁵⁴) plus particulièrement à l'égard des SUV,

²⁵⁴ "So-called 'Sport Utility Vehicles' also continue to be embraced as a way of getting closer to nature (safely). Ironically, the very idea of 'nature' that many anti-car campaigners are defending may have been constituted largely through automobility. Gliding through green woods dappled with sunlight, speeding toward the endlessly receding horizon of a vast desert or plain, or shooting along winding hedge-rowed country lanes, driving has long been a way of 'getting out in nature'. Early use of the automobile in many countries was linked to 'Sunday drives' and family holidays which involved driving from city and suburb out to the countryside and to wilderness reserves such as national parks (Wilson, 1992; Bunce, 1994; Lofgren, 1999; Urry, 2000: 60-62; Peters, forthcoming). Thus the car is already implicated in constituting contemporary appreciation for the extensive, relatively untouched and visually pleasing vistas that environmental campaigners seek to preserve (for example by blocking new road building)."

[...] continuent d'être adoptés comme un moyen de se rapprocher de la nature (en toute sécurité). Ironiquement, l'idée même de « nature » que défendent de nombreux militants de la lutte contre l'automobile a pu être constituée en grande partie par l'automobilité. Glisser à travers des bois verdoyants parsemés de lumière du soleil, rouler à toute allure vers l'horizon sans fin d'un vaste désert ou d'une plaine, ou faire des photos le long de chemins de campagne sinueux, conduire est depuis longtemps un moyen de « sortir dans la nature ». Dans de nombreux pays, les premières utilisations de l'automobile étaient liées aux « promenades dominicales » et aux vacances familiales, qui consistaient à conduire de la ville et de la banlieue vers la campagne et des réserves sauvages telles que les parcs nationaux [...].

En revanche, la promenade de l'automobiliste, en raison de sa vitesse notamment, permet plus difficilement de s'arrêter et d'explorer que le flâneur à pied (Appleyard, Lynch & Myer, *op. cit.*), ce qui s'avère en partie vrai à bord d'un bateau également. D'une part, la lenteur de l'embarcation est associée à la rencontre, qui semble la différencier d'autres modes de transport motorisés et la rapprocher de la marche. Précédemment, Serge affirmait par exemple : « quand t'es sur l'eau, tu prends le temps. Beaucoup plus facilement. Et donc, tu discutes plus facilement avec tes voisins quoi [...]. C'est parfois un peu superficiel ».

Le rapport de cause à effet entre une cadence – plus que lente, ralentie, et la rencontre « facilitée » entre voisins ou navigants paraît évident aux yeux de Serge, qui en reconnaît néanmoins presque tout aussi clairement le caractère obligé et inévitable. Car *forcément*, l'allure modérée couplée à la configuration du bateau permettent difficilement l'évitement ; à vitesse de promeneurs et des autres navigateurs, elles imposent l'interaction et le face-à-face, au risque de provoquer la saturation. Tyler, qui revient de plusieurs semaines de navigation avec un ami, hésite à m'accompagner à la réunion de l'association flamande à laquelle nous sommes conviés : « j'en ai un peu marre de voyager et de rencontrer des gens » (10-05-2017), rétorque-t-il.

Mais d'autre part, les infrastructures standardisées des voies navigables limitent les déplacements à des mouvements vers l'avant ou vers l'arrière, bornés entre deux rives inflexibles. Pour tout chemin de traverse, il faut se contenter de rares bifurcations prévisibles, sur lesquelles il est difficile de se perdre. Les arrêts enfin, comme nous l'avons vu, sont difficilement tolérés sur le fleuve perçu comme surface de transport. Les haltes sont tolérées mais limitées dans le temps autant que concentrées dans certains

endroits uniquement (pas le long d'un terrain privé, pas sous un pont, pas dans un tournant,...). Heureusement, tous les 500 mètres à 10 kilomètres (suivant les voies), les écluses se dressent en repères, véritables scansionnements de progressions qui s'avèrent sinon rapidement monotones – comme peut l'être un long trajet en voiture où le sommeil guette alors le conducteur et qui, en l'occurrence, assomment le fils de Paul (16-02-2017) :

Un moment donné, il s'emmerde quoi. Il s'ennuie quand on navigue. Ça n'avance pas mais je veux dire, moi je pilote, j'aime bien voir le paysage, je trouve ça magnifique quoi.

Laurie : Tu vois pas le temps passer ? Tu le fais passer ?

Je sens que oui. Je me dis : tiens, voilà, on va arriver là, à cette écluse. Bon, je suis tout le temps vigilant, y a certains trucs. Mais bon, lui ça l'intéresse pas le paysage ou j'sais pas. Donc y a un moment donné oui, il s'emmerde. Quand y a des longs petits parcours quoi.

Malgré la lenteur et la monotonie donc, Paul se montre vigilant. L'étroitesse de certains ouvrages d'art ou les particularités géographiques de certains cours d'eau en effet ne permettent pas de se laisser aller à la rêverie – ou à l'ennui, c'est selon. Sur certains tronçons plus particulièrement, l'approximation n'est pas une option et l'excellence des compétences en matière de navigation est de rigueur. Les canaux du Midi par exemple constituent une destination enviée par de nombreux habitants, mais la précision requise pour manœuvrer dans des voies à peine plus large que le bateau, en rebute plus d'un. D'autres cours d'eau comme l'Escaut maritime ont la réputation d'être particulièrement difficiles à naviguer en raison de bancs de sable, de l'influence des marées et des courants marins. Des conditions de navigation qui s'éloignent de la « promenade », ce qui n'est pas du goût de tout le monde : Jean-Jacques se souvient d'une navigation dans l'IJsselmeer²⁵⁵ où sa compagne de l'époque, malade et angoissée par la traversée, avait « disparu dans la cale pendant 6 heures » (26-05-2017).

A moins d'être tête brûlée comme Marc qui, un beau matin décide de se rendre seul en bateau dans la ville d'à côté, aucun habitant ne prend le risque de mettre en jeu son habitation : « Je me suis amarré tout seul, j'ai été boire un café [...], j'ai fait mon demi-tour, je suis redescendu, j'ai fait un deuxième demi-tour, je me suis ré-amarré seul. [Rires] Mais il faut pas faire ça ! Ca s'est super bien passé, mais il faut jamais faire

²⁵⁵ Lac d'eau douce, le plus important des Pays-Bas, à proximité directe de la Mer de Wadden.

ça seul ! » (20-09-2017). En effet, quelles que soient les circonstances, manier un 38 mètres n'est pas une mince affaire et nécessite obligatoirement la présence d'un second au minimum, préposé à l'exécution des ordres, principalement dirigés sur les amarres – sauf exceptions. Une tâche qui implique d'être éventuellement trempé, congelé ou au contraire cuit par le soleil, d'essuyer les remontrances du capitaine pour ses propres erreurs, d'être disponible pour la durée de la navigation, d'être en relativement bonne forme physique,... Car on le sait désormais : une telle masse, même lancée à moins de 10 km/h, ne se laisse pas arrêter à la seule force des bras sans risquer de s'arracher un doigt ou de passer par-dessus bord.

Plusieurs habitants, lassés de dépendre de la disponibilité d'amis, de voisins, de connaissances pour pouvoir naviguer, contrariés par la lenteur du bateau et les caprices de mécaniques parfois centenaires, se sentant contraints par la lourdeur de l'infrastructure navigable ainsi que de l'embarcation, font l'acquisition de modèles plus petits, plus rapides, plus maniables, qu'une péniche. On avait déjà pu s'en apercevoir avec le récit d'Annie, qui expliquait avoir revendu son bateau-logement au profit d'un yacht « plus petit, plus féminin » afin de rejoindre ses enfants qui vivent en France (18-09-2017). Après plusieurs mois de recherches, Hervé lui aussi vient d'acheter, en plus de son logement de 38 mètres, un yacht de 15 mètres dans l'optique de « sortir » plus facilement « faire des tours sans que ce soit aussi stressant » (17-08-2018).

« Pour les plaisanciers, il s'agit effectivement de faire « un tour en mer », « en rade » - de Brest - ou « aux Glénan » le week-end ; un « tour du Finistère » ou un « tour de France » en course-croisière ; un « tour de l'Atlantique » ou bien un « tour du monde » pour les plus aventureux » (Brulé-Josso, 2010 : 164). A l'image des plaisanciers à voile décrits par Stéphanie Brulé-Josso, rares sont les fluviaux qui jamais ne reviennent ; « une fois le « tour » effectué, il s'agit de ramener le bateau au port d'attache et de renouer avec le mode de vie terrestre » (*id.*). Des tour-istes en somme, image pourtant méprisée dont chacun prend soin de se démarquer, comme l'explique la chercheuse à partir des travaux de Jean-Didier Urbain.

Sur le terrain de l'habitat fluvial, le terme de « plaisancier » lui-même est assimilé à celui de « touriste »²⁵⁶ ainsi qu'à des « coquilles de noix », « barquettes » ou « bateaux en

²⁵⁶ C'est aussi à ce niveau que se situe d'ailleurs l'une des ambiguïtés de l'habitat fluvial. Dans la réglementation, qui distingue la navigation « commerciale » de la navigation de « plaisance », les bateaux-logements sont associés à cette dernière catégorie par défaut (voir le chapitre : « enjeux sociétaux »), même si en théorie cette appellation ne s'applique qu'aux bateaux de moins de 24 mètres. En outre, puisque tous les habitants fluviaux ne naviguent pas, ils ne peuvent être assimilés à des « plaisanciers » à proprement parler. En revanche, dès qu'ils se mettent en mouvement, c'est sous la coupe de cette législation qu'ils devraient tomber, bien qu'elle ne soit

plastique », qui désignent de manière péjorative des embarcations de petite taille, non pas en acier mais en polyester. En tant que « figure idéalisée recherchée par tous, évanescence, sans cesse reconstruite » (*id.*), Brulé-Josso et Urbain soulignent que l'image du « voyageur », mais aussi en l'occurrence, du « vrai navigateur » sera préférée, menant à une conclusion identique à celle posée dans les pages précédentes : « Sur ce point, le préjugé ordinaire est formel : le touriste ne voyage pas. Adeptes des "circuits", il ne fait que circuler. Cela suffit à faire de ce voyageur un mauvais voyageur : un nomade aux pieds plats » (Urbain, 2002 : 16, cité dans Brulé-Josso, *op.cit.*).

Pour ma part, cette notion de « tour » rappelle et tend à renforcer un autre constat posé précédemment, en ce qui concerne l'appropriation d'un territoire, qui plus est, perçu comme menacé. A l'échelle du quartier par exemple, lorsque le sentiment d'insécurité conduit certains voisins à augmenter leur vigilance, comme on l'a vu, des « rondes » sont effectuées à certains endroits pour surprendre d'éventuels voleurs ; ailleurs, des visites quotidiennes sont effectuées de bateau en bateau pour prendre des nouvelles des uns et des autres. A l'échelle régionale, on a pu voir que la répétition de circuits permettait non seulement de confirmer l'appartenance à un emplacement déterminé, mais aussi de découvrir, d'actualiser et de magnifier un « patrimoine » industriel « oublié », de s'y identifier et de s'approprier (même potentiellement) un « chez soi » à l'échelle nationale au moins. Un parallèle que dresse également Mimi Sheller vis-à-vis de la route et de la voiture. Citant Lynne Pearce, elle avance (2004 : 234, ma traduction²⁵⁷) :

adaptée ni à des bateaux d'un tel gabarit, ni à la situation particulière de personnes pour qui la navigation est très exceptionnelle, qui se déplacent pour des raisons techniques (faire le plein d'eau, aller au chantier,...) plus que pour l'agrément et qui, de ce fait, revendiquent un statut à part. Philippe pour sa part, arrétant son activité commerciale avec son 38 mètres, évoque comment le flou juridique lui a été profitable (13-09-2015) : « En l'an 2000, on l'a mis en plaisance. C'est-à-dire qu'on a simplement fait une déclaration de plaisance et on a eu la fameuse carte bleue, la plaque bleue, et il a été immatriculé comme une barquette, enfin à l'époque c'était comme ça. Un bateau de plus de 24 mètres de long pour la Belgique ne pouvait plus être un bâtiment de plaisance, donc pas de lettre de pavillon. Ça c'est tout des trucs administratifs. Et c'est une norme européenne, et la Belgique on est toujours dans les premiers à appliquer. Et alors ils avaient déjà appliqué ça mais y'avait encore un vide juridique. C'est-à-dire qu'on pouvait toujours immatriculer en plaisance. Donc là on a sauté sur l'occasion, on a arrêté le bateau, on a renvoyé la lettre de commerce en disant : on arrête et j'inscris le bateau en plaisance. Comme ça il y était en plaisance et je pouvais le conduire avec mon brevet plaisance. Bon voilà, le brevet de plaisance dit qu'on peut conduire un bateau de plus de 15 mètres, mais ils ont oublié de marquer la fin. [...] »

²⁵⁷ "Suspended in the motorway's 'spatio-temporal continuum of "in-between", the 'imaginative empowerment' of the 'chronotopes of the road' promote an exploration of 'various fantasies of home', which are at once psychological and material, personal and national (2000: 178). Cars certainly occupy a rich vein of popular national cultures in all of the nostalgic imaginings that accompany their past incarnations, from road movies and pop songs, to classic car collecting and vintage car rallies."



Au fil des saisons, crues, sécheresses, inondations, gels,... modifient les pratiques quotidiennes à bord des bateaux d'habitation ainsi que les expériences visuelles et sonores, tout comme les possibilités de circulation sur l'eau et vers la terre ferme. Lors des journées ensoleillées, la lumière est réfléchiée par l'eau et projetée dans les intérieurs en reflets, ombres et ondolements, rappelant que le mouvement y est constant. La mise en chômage du fleuve (ici, la Meuse à Godinne, 27-09-2017) donne une idée du volume du fleuve ainsi que des possibilités de variations du fleuve.



Auteur: E. Tahir. Meuse gelée (janvier 2017). Cet habitant fait une sortie en kayak pour profiter des conditions particulières ainsi que pour casser la glace autour du bateau (hors champs, dans son dos).



En navigation, l'emplacement où le capitaine prévoit de s'amarrer pour quelques jours s'avère également être une aire réservée aux mobil'homes (Canal du Centre).

[...] la 'puissance imaginative' des 'chronotopes de la route' favorise une exploration des 'différents fantasmes du foyer', qui sont à la fois psychologiques et matériels, personnels et nationaux (2000 : 178). Les voitures occupent assurément une importante veine des cultures nationales populaires dans les imaginaires nostalgiques qui accompagnent leurs incarnations passées, depuis les road-movies et les chansons pop jusqu'aux rallyes de voitures classiques et de voitures anciennes.

Si le sentiment exo-nostalgique et la figure du batelier ont déjà fait l'objet de développements dans les sections précédentes, il est un corollaire resté en suspens – déjà en partie abordé sous l'angle du genre dans la salle des machines – qui mérite d'être précisé cependant pour compléter le portrait de l'expérience de la navigation et de l'habitat fluvial. Celui-ci réside dans l'apprentissage des compétences de navigation et du système dans lequel elles s'inscrivent, qui passe préférentiellement par les anciens propriétaires du bateau ou des bateliers retraités. Dans la « rhétorique de la perte » en effet, il s'agit de préserver non seulement le bateau d'une menace de destruction, mais aussi l'arsenal d'outils et de connaissances associés à sa manipulation, ce que reflétait notamment le discours de Claude dans le prologue :

[A mes débuts à Anderlecht], mes voisins [un couple de bateliers retraités] qui sont partis à l'âge de 80 ans, ils m'avaient donné plein de petits conseils.

L : C'est ce que j'allais te demander : parce que toi tu connaissais rien non plus [à la batellerie], donc c'est eux qui t'ont donné les connaissances de base alors ?

Oui oui, beaucoup ! Et en navigation aussi. Et encore maintenant. Cet été, de Tournai jusqu'à au canal de l'Espierre, et puis Tournai-Blaton, je me fais chaque fois un ami, Jérôme, qui a 85 ans, et qui a arrêté sa profession de batelier à l'âge de 75 ans, y'a 15 ans bientôt, et ses parents étaient dans la batellerie. Et donc tu vois, il raconte... Et il a tous ses petits trucs à l'ancienne. [...] Les vieux, et beh c'est un patrimoine. Les vieux, il faut les écouter, ils ont plein de trucs à raconter et à apprendre.

Le vocable de la transmission, comme celui du patrimoine, fait son apparition conjointement à celui de la disparition. En mer, Stéphanie Brulé-Josso note un argument similaire, avancé par les partisans du yachting pour asseoir leur légitimité (2012 : 735) : « la plaisance deviendrait un conservatoire des savoirs et savoir-faire liés à la navigation à la voile, celle-ci disparaissant dans les marines professionnelles au profit de la motorisation ». On voit donc à nouveau par ce biais comment « l'expérience de la perte,

réelle ou vicariante, se double d'un impératif à transmettre une culture devenue précieuse parce qu'elle a été l'objet de destruction » (Berliner, 2018 : 15).

Néanmoins, les cales dont les nouveaux occupants « héritent », même chargées de regrets ou de sentiments, leur sont livrées sans mode d'emploi. En outre détachées de pressions liées à des impératifs commerciaux, les habitants disposent alors de toute la place pour réinterpréter ces espaces, les remplir d'histoires, s'emparer de traditions, s'approprier des savoirs, dépoussiérer des savoir-faire comme cette thèse s'est employée à le décrire. S'il y a bien transmission entre bateliers et habitants fluviaux donc, celle-ci réside dans la réinterprétation plutôt que dans la répétition ; elle permet l'actualisation et la diversification des pratiques fluviales. En revanche, en raison de sa forme non conventionnelle, le bateau d'habitation questionne d'autres pratiques de transmission telles que l'héritage familial qui, on va le voir, se laissent difficilement dépoussiérer...

3. Circuler de main en main

3.1. Apprentissage de la navigation et transmission

Sans expérience préalable de la vie sur l'eau, on a vu dans le rouf et la marquise comment certains rudiments de la vie à bord se devinent au quotidien, par la manipulation d'éléments dont l'affordance est mise à l'épreuve des circonstances²⁵⁸. Celles-ci tranchent et démontrent si l'intuition était trompeuse... ou non. Dans un premier temps, le vocabulaire d'à terre (mais aussi de la navigation à voile pour certains), est souvent utilisé par assimilation pour désigner les objets ou actions spécifiques à l'univers fluvial : « volant » pour « macaron », « rouler » pour « naviguer », « sol » pour « plat-bord », ... A mesure des rencontres et conversations, le jargon fluvial est peu à peu utilisé. En-dehors des navigations donc, l'apprentissage s'effectue en grande partie par apprivoisement respectif du bateau et de l'habitant ainsi que par essai-erreur.

Mais ces tâtonnements sur le tas montrent généralement leurs limites et prennent un tournant plus alarmant lors des premières crues par exemple. En de pareilles circonstances, sans connaissance approfondie de la vie à bord, aucun geste ne peut être aisément anticipé et improvisé. Le réflexe, guidé par l'urgence, est alors généralement de courir chercher un voisin expérimenté ou d'appeler l'ancien propriétaire qui, par téléphone, pourra nommer les éléments à manipuler et les étapes à réaliser. On se

²⁵⁸ Cette thématique ayant également été développée dans (Daffe, 2018a), il se peut que certaines formulations soient similaires voire identiques à celles de cet article.

rappelle de l'épisode des inondations relaté dans le prologue où Tyler, dont le bateau menace de monter sur le quai, intime aux pompiers impuissants d'aller chercher un batelier qui s'avérera être Eddy. Rameuté sur place, ce dernier fait amener des pylônes téléphoniques qui, plantés à la verticale dans la profondeur du quai, empêchent l'embarcation de s'y échouer, contrairement au bateau voisin...

Néanmoins, il n'est pas rare que les habitants bénéficient de quelques heures d'écologie sous la houlette de l'ancien marinier afin d'apprendre quelques ficelles du métier, négociées lors de la vente du bateau ou proposées spontanément. Marc pour sa part, a profité de la présence régulière de bateliers à côté de son emplacement pour les solliciter (20-09-2017) : « bon y'a le test écrit mais ça c'est facile, c'est comme passer son permis de conduire. Sinon ici [...] c'est facile, y'a toujours des mariniers qui s'arrêtent, donc j'ai été faire du porte-à-porte. » Ce qui, pour autant, ne met pas à l'abri d'un accident : lors de sa première navigation, le marinier lui fait passer une écluse : « la marche avant se passe nickel, il me dit de passer la marche arrière et... le câble lâche ! » Panique à bord : ils sont déjà entrés dans le sas et, avec l'inertie, le bateau continue sa course qui finit dans les portes de l'écluse... Les dommages matériels sont importants, mais personne heureusement n'est blessé.

Récemment, Hervé, qui possède plusieurs centaines d'heures de navigation au compteur, a lui aussi connu une mésaventure qui aurait pu s'avérer dramatique... Revenant d'une navigation, son moteur se coupe soudainement. Impossible de le redémarrer ; seul avec un ami non expérimenté aux amarres, il lui faut improviser car, poussé par sa propre force, celle de l'eau ainsi que par le vent, le bateau continue d'avancer, se dirigeant dangereusement vers les pontons d'un petit port de plaisance. Hervé planifie un abordage avec un 38 mètres amarré à cet endroit : « Et moi qui sais même pas lancer les cordes, je rate tout le temps. Allez, je réussis une fois sur cinq mais sinon, il me faut toujours au moins deux-trois coups pour y arriver. J'ai pensé : [Hervé], tu peux pas te merder ; t'as pas droit à l'erreur. Et j'y suis arrivé ! », raconte-t-il, pas peu fier de ses décisions et de son amarrage réussi (26-05-2017).

Son ami, chargé de lancer un pneu entre les deux coques juste avant l'impact, s'exécute mais le choc le déséquilibre, il manque de passer par-dessus bord et de se retrouver écrasé entre les deux embarcations... L'émotion passée, Hervé conte l'incident à Eddy qui, loin de le féliciter, le tance sur ce réflexe dangereux à la place duquel il aurait dû lâcher l'ancre au milieu du fleuve. L'habitant est dubitatif : avec une telle manœuvre, son bateau aurait effectué un demi-tour complet et, qui plus est, débloquer la chaîne lui aurait fait perdre un temps précieux. Cet épisode met en évidence un fait certain : aux yeux d'un

batelier comme on l'a déjà vu, un d'à terre, même expérimenté, même formé par ses propres soins, est un novice éternel... A l'inverse, passé un certain degré d'expertise, le d'à terre, même s'il sollicite toujours les connaissances du batelier, devient un indéfectible têtard quant à ses compétences...

La concurrence est latente mais incontestable, chacun semble vouloir prouver la légitimité de sa présence à bord. Lors du Village Flottant, je suis les amarrages à couple et accompagne deux bateaux sur la centaine de mètres qui les séparent de leur emplacement régulier jusqu'au lieu des festivités. Tandis que les propriétaires sont au macaron, Eddy s'occupe des amarres. Le rapport hiérarchique habituel s'inverse : c'est ce dernier qui donne les instructions aux pilotes, pourtant relativement chevronnés, sans qu'ils y trouvent trop à redire. Le soir au cours du repas, chacun commente de son côté les manœuvres des uns et des autres. Je surprends la conversation entre Eddy et un autre habitant : « zéro pour [Tyler] là. Il a refait deux fois ses manœuvres et en plus il aurait jamais dû faire comme ça ! ». Eddy approuve et se garde bien de préciser que le pilote a suivi ses propres conseils (16-06-2017)...

Dans l'après-midi, un habitant et deux mariniers de longue date se sont lancés des noms d'oiseau, en désaccord sur la marche à suivre : « on a commencé à faire n'importe quoi, à me dire n'importe quoi, à vouloir amarrer un bateau pas encore amarré à un bateau en train de s'amarrer. Enfin, du grand n'importe quoi ! [José] est parti fâché, il est du métier paraît-il. Si c'est comme ça qu'on est dans le métier, alors je suis content de pas y être ! » (18-06-2017). Un mois plus tard, le principal intéressé en parle encore : « ils donnaient des ordres contradictoires. J'ai élevé la voix et j'ai répondu clairement que c'était moi le capitaine, qu'il fallait arrêter leurs conneries. Et ce [José] là, d'où il sort ? » (13-07-2017). Visiblement, la situation porte à confusion : qui du capitaine – au macaron, propriétaire de l'embarcation, formé par une personne du métier et possédant parfois plusieurs années d'expérience, ou du batelier – né à bord et ayant travaillé dans le secteur toute sa vie durant, a raison ? Qui a son mot à dire ?

Tout d'abord, on peut supposer que ces conflits mettent en évidence des différences de pratiques à l'intérieur d'un groupe socio-professionnel perçu comme homogène et qui se pense comme tel. A situation égale, les réponses possibles en effet sont probablement multiples. Mais, exécutées par une personne du métier, elles apparaîtront certainement toujours comme adaptées et consacrées. Les différences de pratiques seront estampillées de variations familiales ou régionales. En revanche, reproduites par une personne qui prétend s'approprier des savoirs et savoir-faire d'un milieu dont elle n'est originellement pas issue, même transmises par une personne du métier, même après

plusieurs années d'expérience, c'est leur inadéquation qui en sera systématiquement soulignée. Tandis que les uns se prétendent sauveteurs et gardiens d'une tradition menacée, les autres se montrent plutôt exaspérés par des comportements qu'ils jugent inconscients et amateurs, indignes de la profession (Daffe, 2018a).

On s'aperçoit de la sorte que « les règles ne transmettent jamais l'ensemble des éléments nécessaires à leur compréhension univoque ou à une « mise en actes » socialement partagée. De même, lorsque le collectif qui met ces règles en pratique évolue, parce que le nombre et la nature de ses participants changent, alors les règles sont susceptibles d'évoluer elles aussi » (Zeebroek, Decroly & Gosselain, 2009 : 58). Ainsi, s'il y a passation au moment de la vente du bateau entre batelier et nouvel habitant, s'il y a bien partage d'expériences et transmission de connaissances tout au long de la vie à bord, dès le moment où le bateau rejoint la sphère domestique, dissociée de la sphère professionnelle, s'opère un changement de sens dans la carrière de l'objet réactualisé. En effet, Joël Candau avait déjà démontré il y a plus de dix ans au sujet de musées exposant des outils de paysans que ((Vallerant, 1980 : 405) cité dans Candau 2005 : 129) :

La vue d'un outil de forgeron (ou même de toute une forge) a peu de sens si on ne peut pas accéder du même coup à la mémoire des gestes associés à cet outil, à celle de la chaîne opératoire dans laquelle il s'insérait, gestes "eux-mêmes à ordonner dans une symbolique du savoir-faire qui positionne le forgeron dans un tissu social villageois, au sein duquel celui-ci occupe une place du fait de ses qualités, de ses compétences et du jeu social."

Sorti du circuit commercial, les conditions sociales de l'usage du 38 mètres se redéfinissent nécessairement à l'aune de nouveaux systèmes de représentations, extérieurs à la profession. Plus encore, c'est parce que les conditions sociales de son usage se redéfinissent par ailleurs – suite aux reconfigurations économiques et familiales du secteur, mais aussi suite à des recompositions culturelles, sociales, économiques plus générales des fronts d'eau, de la famille, du logement – que sa sortie du secteur batelier apparaît comme envisageable d'une part, tout comme son attractivité témoigne d'une négociation de sens. Dit autrement et pour poursuivre avec les mots de Zeebroek, Decroly et Gosselain (2009 : 64) : « ce qui change, c'est le regard que les individus portent sur [cet objet]. 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 ».



(1) Discussion animée entre un capitaine, un ancien batelier et un autre habitant après une manoeuvre qui, selon certains, aurait été mal exécutée.

(2) Un batelier retraité aide aux amarres lors d'un abordage à couple.

(3) Tyler me demande de larguer l'amarre pour partir en navigation. Je ne sais pas comment m'y prendre car c'est la première fois que j'exécute une telle tâche... et ça se voit!

(4) En navigation, un habitant me laisse prendre le macaron. Je bénéficie de ses conseils ainsi que de ceux d'un autre navigateur expérimenté.

En réalité, ce n'est probablement ni du même bateau, ni de la même profession, ni des mêmes usages dont parle et que défend chacune des parties. Il est d'ailleurs étonnant que les bateliers tiennent encore une place aussi prépondérante dans la transmission des compétences fluviales alors qu'en 50 ans, le nombre d'habitants fluviaux n'a cessé d'augmenter, tout comme les vecteurs de diffusion de l'information : outre les médias et la culture populaire qui ont déjà été évoqués, l'influence des réseaux sociaux, des forums de discussions dédiés au sujet, des magazines et ouvrages spécialisés, n'est pas à négliger dans ce changement de carrière de l'objet et dans la réappropriation des pratiques associées (gestes, objets, vocabulaire,...).

Ces vecteurs cependant, même s'ils sont effectivement mobilisés par les habitants fluviaux, se voient reprochés les avis contradictoires qui y sont avancés. Une hétérogénéité qui contraste avec l'apparente communauté de pratiques du secteur batelier, dont l'aura de l'authenticité, comme on l'a vu précédemment, est d'autant plus difficilement remplacée qu'elle fait partie des critères d'attractivité de l'habitat fluvial. Enfin, bien que les habitants accordent une telle importance aux transmissions et continuité mémorielles vis-à-vis des anciens bateliers, ils se révèlent être eux-mêmes dans l'incapacité de transmettre à leur tour, plus particulièrement à l'intérieur de leur cercle familial, que ce soit par le biais d'expériences partagées ou par l'entremise de l'héritage.

3.2. La transaction monétaire, condition de circulation dans le temps²⁵⁹

« Comme on dit toujours : sur un bateau, on est content deux fois : quand on l'achète, et quand on le revend ! » s'exclame souvent Tyler. D'aucuns pourraient s'attarder sur l'ironie et la désillusion vis-à-vis de la vie sur l'eau que cette déclaration laisse entendre en filigrane. Pourtant, l'affirmation de Tyler doit aussi être prise au pied de la lettre : d'abord, c'est le passage par la transaction marchande qui permet de faire circuler le bateau de main en main, contribuant de cette manière à en construire la valeur (Boltanski & Esquerre, 2017). En outre, cet échange entre particuliers ne peut en réalité exister sans l'intervention d'argents intimement « marqués » (Zelizer, 2005), issus notamment de dons et de prêts entre proches. Enfin, c'est également le passage par la transaction marchande qui permet à l'habitant fluvial de donner à son tour et de résoudre des conflits liés à des héritages autrement impossibles à recevoir en raison de leur forme non conventionnelle... Par conséquent, initialement dévolue à la circulation

²⁵⁹ Concomitamment à l'écriture de cette monographie, cette section a fait l'objet d'une publication dans un numéro de la Revue du MAUSS consacré aux anthropologies du don (Daffe, 2018b). Le texte des deux productions se font donc amplement écho.

sur les fleuves, réappropriée en logement mouvant, la péniche semble également être caractérisée par sa propension à circuler de main en main.

3.2.1. *Le bateau marchand : circulation et transaction monétaire*

A partir de l'article de Fabienne Wateau (1989), on a déjà vu comment, dans la batellerie artisanale, chaque enfant aide ses parents dans les tâches à bord, contribuant ainsi à financer le « bateau de famille » qui lui reviendra à son mariage. Un système qui garantit, d'une part, aux parents de naviguer constamment sur un bateau neuf, réduisant les dépenses liées à l'entretien du bateau et qui, d'autre part, « facilite la transmission d'un patrimoine comprenant à la fois l'outil de travail et la maîtrise des savoir-faire propres à la profession de marinier » (1989 : 351). À leur tour, les enfants répètent le modèle de leurs parents, en naviguant d'abord sur le bateau transmis (qui perd alors son appellation de bateau de famille), puis en en acquérant un neuf, notamment grâce à la vente du bateau dont ils ont hérité. Au cours de sa carrière, un couple de bateliers change donc de péniche à plusieurs reprises.

L'analyse de Wateau porte sur un système socio-économique relativement jeune puisqu'alors ancré depuis un siècle à peine, mais pourtant déjà questionné par les deux grandes guerres ainsi que par les restructurations institutionnalisées du secteur. Nul besoin de revenir sur la manière dont, en Belgique, dès 1975, une partie de la flotte des Spits et Freycinet, peu rentable, est envoyée au déchirage – mise à la ferraille intégrale de la coque du bateau et destruction des papiers en échange d'une prime – ou revendue, afin de contribuer à l'acquisition d'un tonnage supérieur ou de dégager une somme pour faciliter l'installation à terre. « Contribuer » car l'apport reste maigre en comparaison des sommes nécessaires à l'acquisition d'un automoteur de 80 à 110 mètres (aux alentours de 600.000€). Ainsi, si le bateau reste l'unité de production, l'unité familiale et l'unité de résidence, sa transmission est littéralement hypothéquée. Qui plus est, beaucoup d'enfants débarquent concomitamment, ne souhaitant pas poursuivre le métier de leurs parents...

Dans un secteur où, malgré la destruction d'une partie de la flotte, l'offre de bateaux de petit gabarit excède la demande, « les 38 mètres qui [re]partent [dans le métier], ce sont pas les plus beaux bateaux, mais les mieux équipés », explique cet habitant qui a professé un temps (04-06-2015) ; ce que Philippe avait déjà développé. Sans propulseur d'étrave, sans radar, sans chauffage central, sans groupe électrogène, ces 38 mètres trouvent plutôt une seconde vie en-dehors du transport par voie d'eau, entre les mains de personnes venant d'« à terre ». Ces bateaux sortent alors d'un système de circulation

marchand fondé sur un régime de familiarité et de proximité que Luc Boltanski et Arnaud Esquerre définissent comme suit (2017 : 117):

[...] situation dans laquelle les personnes en interaction ont préalablement une certaine connaissance les unes des autres, soit par expérience directe, soit par réputation, soit en fonction de leur statut. Ce sont également des situations dans lesquelles l'objet du commerce est généralement assez bien connu des uns et des autres ou, si l'on veut, relativement typifié. [...] Le commerce mené sur ce mode permettra non seulement de diminuer l'incertitude sur les personnes, mais aussi de diminuer l'incertitude sur la chose, c'est-à-dire sur la question de savoir si la chose a bien une relation référentielle au manque qui conduit à la recherche.

Dans ce contexte, pour l'acheteur potentiel venant d'à terre, il s'agit de trouver un moyen de faire apparaître les critères et singularités recherchés sans disposer des codes et des connaissances techniques en la matière, face à « des choses qui se présentent, sous un certain rapport, comme similaires » (*id.*). Le vendeur, pour sa part, ne peut plus s'appuyer sur le mode de mise en valeur du bateau utilisé lors d'une vente dans le métier. Ainsi, une fois le bateau sorti du secteur du transport par voies d'eau et écarté de la possibilité d'être transmis ou revendu à des pairs, même s'il continue à circuler par le biais de transactions marchandes, c'est un autre arsenal de dispositifs et d'arguments (*ibid.*, p. 111), de l'ordre de la « présentation narrative », qui semble être mobilisé. En l'occurrence, la valeur de l'objet – dispositif de justification du prix – se construit en partie, comme cette recherche s'est employée à le décrire, sur base de « son inscription dans une tradition ou [sur] la force mémorielle qui lui est attribuée » (*ibid.*, p. 143).

Pour Boltanski et Esquerre, ce régime de justification constitue une caractéristique partagée par les marchandises²⁶⁰ circulant dans une économie dite de l'« enrichissement », fondée « sur la mise en valeur d'objets déjà là, extraits de gisements de choses passées, souvent oubliées ou réduites à l'état de déchets [...] » (*ibid.*, p. 107). David Berliner de son côté parle d'une véritable « culture de la nostalgie ». Selon lui, ces « rétromanies » (Jean-Loup Amselle (2010) emploie le terme « rétrovolution ») émergent depuis les années '60 et '70 pour connaître un engouement sans précédent à l'heure actuelle, « glorifiant les modes de vie et les objets d'antan [et] qui peut être observé aujourd'hui dans le succès croissant des marchés aux puces et d'antiquités, [...]

²⁶⁰ « [...] toute chose à laquelle échoit un prix quand elle change de propriétaire » (Boltanski & Esquerre, 2017 : 12).

des émissions historiques à la télévision, des techniques d'accouchement dites « naturelles », des écomusées, du tourisme rustique et ainsi de suite [...] » (2018 : 12).

Les créneaux privilégiés pour la revente et l'achat des bateaux d'habitation ou destinés à l'habitation participent également de ce régime de justification, de manière parfois particulièrement pernicieuse, puisqu'ils reposent en partie sur un système de relations de proximité et de familiarité. C'est en effet par l'intermédiaire d'un panneau planté devant l'embarcation ou du bouche à oreille via un proche que la plupart des habitants ont pris connaissance de la vente du bateau ensuite acquis. Un système qui impose le contact direct aux deux parties, un face-à-face qui influence grandement la décision d'achat finale, quitte à faire abstraction des qualités objectives de l'objet convoité. On avait pu s'en apercevoir dans le récit de Serge, qui sera à nouveau développé ci-après. Yannick, fraîchement arrivé sur l'eau, admet qu'il a commis une erreur en achetant le Tornado pour près de 200.000€ sans en vérifier l'état à sec, sur base des bons contacts qu'il a noués avec l'ancien propriétaire : « c'est toujours délicat quand on s'entend bien avec le vendeur, on n'ose pas remettre en question sa bonne foi... » (13-01-2018). En attendant, son habitation est immobilisée au chantier en vue d'importants (et coûteux) travaux...

Enfin, autre créneau sollicité, les sites internet d'immobilier proposent de plus en plus fréquemment des annonces de ventes de bateaux-logements. C'est alors clairement le caractère « authentique » de ces habitations atypiques (qu'on retrouve sous la rubrique « biens autres ») qui est mis en évidence dans les descriptions. On y retrouve les années et chantiers de construction, tandis que sont régulièrement utilisées des expressions confirmant leur appartenance au passé : « magnifique Tjalk traditionnel », « cabine des bateliers et du matelot dans son état d'origine », « ancienne cale aménagée en habitation », ou encore « ancienne chambre d'origine »... doivent suffire à convaincre les « amoureux de l'eau »...

3.2.2. Le bateau patrimoine : mises en valeur narratives et continuités biographiques

La thématique a déjà été amplement développée : à travers des récits individuels et collectifs valorisant l'inscription du bateau dans un passé idéalisé, le prisme de la destruction du bateau agit comme un révélateur de la valeur patrimoniale du bateau. Pour le futur habitant d'« à bord », la transaction ne solde donc pas simplement l'achat d'un bateau, ni même de n'importe quel bateau : « C'est également à des valeurs et à toute une mémoire menacée d'oubli définitif et contenue dans le bateau à laquelle les habitants

semblent vouloir accéder en même temps que porter secours » (Daffe, 2018a) et ce, bien que le projet ne soit pas d'exercer le métier de batelier, mais d'aménager les cales pour y vivre à un emplacement fixe. Comme on l'a vu plus en détails dans la « triade fondatrice » l'architecture des bateaux ayant subi peu d'altérations de la part des précédents propriétaires participe elle aussi à sa propre mise en récit. En outre, rares sont les récits qui n'évoquent pas avec insistance les continuités biographiques entre l'histoire personnelle du futur habitant fluvial, celle des anciens bateliers, ainsi que celle du bateau. On se rappelle notamment du long extrait issu du premier entretien avec Serge (11-01-2012), dans lequel il expliquait pourquoi il avait choisi le Nehri en particulier :

Je remonte au bureau et je dis à [Denis] : tu sais, je suis décidé, moi j'achète une péniche. Beh, qu'il me dit, y'a justement [Henri] qui vend la sienne. Je dis : bon, beh donne-moi le numéro de téléphone, je téléphone à [Henri]. [...] Donc [Denis], c'est mon associé. On a été voir son cousin, un peu plus âgé que lui mais en lien de parenté, un cousin, qui est [Henri Henrard]. On est passé chez lui, c'était le [Nehri]. [...] Et donc, on est venu chercher [Henri] sur cette péniche-ci qui était comme ceci, on a fait le tour, on a visité. Il se fait que l'épouse de [Henri Henrard] est bretonne, on a parlé Bretagne, on a parlé mer, etcetera, enfin très très sympa. [...] Donc, pourquoi est-ce que tout d'un coup, je me suis levé le matin, je me suis dit : j'achète une péniche et j'ai acheté le [Nehri] ? Le [Nehri] il a été construit l'année où je suis né, [Vincianne] et [Henri] ont un fils qui a le même âge que moi. Ce fils disparaît en plongée dans un lac en Suisse et puis voilà que moi j'arrive et moi j'achète leur bateau ! J'adore la Bretagne, [Vincianne] est Bretonne. Enfin, y'a plein de trucs qui font que c'est assez incroyable quoi. Y'a beaucoup de coïncidences [rigole]. [...] Et alors de ce fait-là, du fait de toutes ces circonstances... Bon en fait, [Henri] est fils et petit-fils de bateliers. Donc lui jeune homme en '62, il se marie avec [Vincianne] et son père lui dit : tu vas construire une péniche. Je t'avance les sous et tu me rembourses. Et donc [Henri] a décidé tous les plans de ce bateau-ci lui-même parce qu'il avait fait des études d'ingénieur-technicien, mais comme de tradition, il a repris le métier de batelier donc il a fait construire ce bateau-ci à Thuin [...]. Et donc ce bateau, [Henri] l'a construit, l'a fini, il l'a mis à l'eau et il a travaillé toute sa vie avec. Et donc c'est un vieux de la batellerie qui connaît tout le monde. Evidemment dans ce milieu-là tout le monde se connaît et s'appelle par le nom de son bateau. Le nom de famille dans le monde des bateaux, t'oublies.

Moi, c'est « le [Nehri] ». Donc je sais pas... J'ai l'impression qu'il y a une certaine protection.

L'exemple qui vient d'être cité est particulièrement éloquent sur ce point : il s'agit en effet de l'un des enjeux de la description narrative, que « d'attacher le nom de personnes, singulières ou collectives, à des choses » (Boltanski et Esquerre, 2017 : 169), véritable inscription mutuelle dans une « généalogie » (*ibid.*, p. 38) qui devient alors commune. On l'avait vu grâce aux devises : une fois la transaction monétaire effectuée, la délivrance du certificat de jaugeage marque alors l'inscription définitive du nouvel habitant dans le lignage de ce bateau qui a connu jusqu'à six familles d'occupants différentes, voire plus pour les bateaux du début du siècle. Par conséquent, si les agents en présence entrent bien dans l'échange comme des étrangers, ils en ressortent presque comme des familiers.

Une situation à l'opposé d'une définition du marché répandue selon laquelle, une fois la transaction conclue, chacun repartirait plutôt quitte et anonyme... Ici, les contacts se prolongent souvent au-delà de la transaction, ce que la section précédente s'est employée à démontrer : il n'est pas rare que les contrats de vente comportent une clause spéciale requérant de l'ancien capitaine qu'il prodigue quelques heures de navigation au nouvel occupant et le rode aux gestes de base de la vie à bord. De même, une période transitoire au cours de laquelle les anciens occupants possèdent encore l'accès au bateau est parfois instaurée, le temps que les nouveaux propriétaires effectuent les premiers travaux. Se rediscutent alors fréquemment – plus ou moins ouvertement et aimablement – objets et meubles « intégrés » au bateau, que les anciens propriétaires regrettent d'avoir cédés.

3.2.3. *Le bateau investi : l'argent « marqué »*

Avec ce changement de propriétaire et l'arrivée à bord d'un d'à terre, le 38 mètres perd son statut d'unité de production. Si ce changement peut à première vue sembler anodin, les banques ne l'entendent pas de cette oreille car, sortie du circuit professionnel, la péniche d'habitation devient un bien meuble dont le statut n'est pas défini par le droit. Juridiquement impossible à saisir, il n'existe pas en Belgique de standard pour en fixer la valeur, ni même d'expert habilité à le faire. Sans recours au prêt hypothécaire, avec des profils socio-professionnels a priori variés et pas nécessairement réputés élevés, comment les habitants fluviaux parviennent-ils à réunir en espèces les 50.000€ (péniche non rénovée) à 200.000€, voire 300.000€ (bien entièrement rénové) nécessaires à l'achat du bateau ? Mes terrains ont montré qu'étaient mobilisées ce que Viviana Zelizer propose de qualifier de « monnaies multiples », à savoir des monnaies « correspondant

à des formes d'échange et à des modes d'attribution spéciaux ou ne convenant même qu'à des usages particuliers » (Zelizer, 2005 : 52), hiérarchisées moralement ou rituellement et parfois conservées séparément (*ibid.*, p. 57).

Sur le terrain de l'habitat fluvial, on s'aperçoit que le passage par une métrique commune sous forme monétaire ne s'apparente aucunement à l'homogénéisation des liens sociaux à laquelle les sciences sociales l'ont longtemps volontiers associée (*ibid.*, p. 28) ; l'argent est loin d'y être neutre et impersonnel. Ainsi, lorsqu'Annie trouve repreneurs pour son bateau, un couple déjà croisé dans d'autres circonstances et qui ne négocie pas le prix de vente, elle me confie : « Je suis soulagée parce que, ce bateau, c'est l'argent de l'héritage de mon père, donc je ne voulais pas le brader et qu'il parte avec n'importe qui » (10-09-2017). L'argent est ici défini par des temps, des lieux, des relations sociales particulières, et « savoir de combien d'argent on dispose importe moins que de déterminer de *quel* argent il s'agit » (Zelizer, 2005 : 56, italiques originales). Trois catégories de devises socialement et temporellement différenciées ont pu être mises en évidence sur le terrain, intervenant dans le financement des bateaux d'habitation dans des proportions variables suivant les cas : les transferts familiaux *post mortem*, les prêts et dons de proches et d'amis, les devises relatives à la vie personnelle de l'habitant fluvial.

Les premières devises proviennent d'héritages familiaux. Bien que ces derniers soient généralement déterminants dans la possibilité de concrétiser l'achat de la péniche, dans les entretiens, la mort d'un proche est presque systématiquement narrée comme un hasard indépendant de la réalisation du projet d'habitat fluvial. Un « code de l'imprévision » spécifique à l'héritage, que les héritiers s'interdisent d'attendre et d'inclure dans leurs projets de vie comme l'explique Anne Gotman (1988 : 7). Il y a cinq ans, au cours d'une promenade, Annie « tombe amoureuse » de la péniche d'habitation qu'aujourd'hui elle revend. A l'époque, sa maigre pension d'éducatrice ne lui permet pas d'envisager de l'acheter. Mais son père décède peu de temps après, et c'est la revente d'un immeuble dont elle a hérité qui lui permet de débloquer la somme de 190.000€ pour acheter le bateau convoité. « Ce bateau, c'est l'argent de mon père », conclut-elle donc. Entendez donc : c'est *cet argent-là* précisément, singulier, non fongible et non négociable, converti durant quelques années sous forme de bateau, qu'elle entend récupérer et emporter avec elle en même temps qu'elle débarque et déménage.

Le caractère imprévisible et inattendu de l'héritage est court-circuité dans le cas des transferts familiaux *ante mortem*, que l'on peut également dans une certaine mesure assimiler aux dons et prêts de la part de proches. Certains habitants fluviaux, après discussions avec parents et membres de la fratrie, expliquent en effet avoir hypothéqué

la partie de la maison familiale qui devrait leur échoir comme héritage lors du décès de leurs parents, pourtant toujours bien en vie. Le père de Lucie, lui, a revendu l'une de ses motos dont le montant de la transaction a bénéficié à sa fille. Ces montants constituent des garanties financières pour les banques, qui débloquent alors généralement un prêt (personnel voire, dans le cas précédemment cité, hypothécaire). Dans cette catégorie, il me semble que l'on peut également inclure les proches (parrains, oncles, tantes...) et amis qui prodiguent (par l'intermédiaire de prêts sans intérêt ou de dons) une part non négligeable des sommes nécessaires à la transaction. On peut enfin compter parmi ceux-ci les amis qui investissent « sans compter » leur temps et leurs compétences dans la réalisation des travaux du bateau.

Enfin, un troisième marquage est réalisé vis-à-vis de l'argent provenant d'engagements contractés ou rompus, survenus au cours de la vie des habitants fluviaux. Ainsi, l'utilisation régulière de métonymies associant le bateau et ce type de monnaie (« ce bateau, c'est ma pension » ou « mon bateau, c'est mon capital ») souligne le statut différencié de ces devises, mobilisées pour l'achat du bateau comme projet d'habitation ainsi que comme « nouveau départ ». Parmi celles-ci, on compte les fonds issus de la revente, lors d'un divorce, de la maison acquise dans le cadre du projet familial, ou de l'emprunt contracté en couple (qui se sépare), mais aussi l'argent provenant de la revente de produits financiers (épargne-pension, assurance vie...). Enfin, les habitants fluviaux, âgés de 55 ans en moyenne, ont déjà quelques années de carrière derrière eux. Nombreux sont ceux qui se sont employés à accumuler quelques économies personnelles sur leur salaire, alors utilisées pour financer le projet d'habitat fluvial. C'est aussi dans cette optique que beaucoup d'habitants choisissent d'étaler leurs travaux dans le temps, en vue de « se refaire une santé financière ».

3.2.4. Le bateau menaçant : l'injustice de l'héritage de forme non conventionnelle

Par conséquent, l'argent mobilisé pour la concrétisation de ce projet est fortement « investi » dans la mesure où il possède une haute valeur affective et relationnelle. À cet égard, s'il est admis que « la dette peut [...] engendrer non pas la culpabilité, ni même un désir d'acquittement, mais un sentiment de reconnaissance et de désir de donner à son tour, tout en sachant qu'on ne sera jamais quitte » (Godbout, 2007 : 168). Faire le choix d'un habitat non conventionnel par sa forme architecturale, juridique et par ses modes d'acquisition tel que le bateau d'habitation compromet la possibilité pour l'habitant fluvial de donner à son tour. D'abord, et cela se vérifie pour tous les habitants, qu'ils aient

ou non des enfants, un bateau se dévalue rapidement. Plus haut, Bernard expliquait qu'il ne retirerait probablement que la moitié des 300.000€ escomptés de la vente de son habitation, qui correspondent pourtant aux montants qu'il y a investis. Le son de cloche est le même chez Vincent, qui regrette son achat. Selon lui, le bateau l'a privé de son « capital » (19-12-2016) :

J'avais du capital. Un peu. J'avais... Donc, le problème comme y'a pas de prêt hypothécaire, c'est qu'il faut un minimum de capital pour acheter. Je visais plutôt une villa. Enfin, une maison quatre façades avec jardin. Un truc où j'ai plus de voisins, enfin où je vais dire où j'ai plus de locataires d'en-dessous quoi. Et donc oui je me retrouve avec une villa quatre façades [ouvre les paumes vers le plafond et fait un mouvement de menton pour montrer qu'il parle du bateau] qui bouge un petit peu, avec un petit jardin et où j'ai plein de choses à faire. [...] Mais quand tu as des briques, tu as des briques. Tu as un terrain. Tu as du capital en main. Ici j'ai rien. Je pourrais essayer de le revendre mais bon... Je suis pas sûr d'en avoir quelque chose.

Fabienne, aide-ménagère de cinquante ans, mère de jeunes adultes issues d'un premier mariage, a revendu la maison acquise au cours de sa première union pour acheter un bateau et y vivre avec son mari actuel et leur fille. Malgré les avis négatifs de l'entourage, elle ne regrette pas son choix, à un détail près : « S'il m'arrive quelque chose, *mes filles n'ont rien ; je n'ai plus de maison à leur donner.* » Plus tard, elle répète : « Passer de la terre à l'eau, j'ai pas eu difficile. Ce qui a été plus dur, c'est de *laisser* mes deux grandes » (25-09-2017). En réalité, c'est moins la possibilité de donner qui est compromise, que la capacité de recevoir un bien obligeant les enfants, soit à adhérer au projet résidentiel du parent, soit à anticiper les conditions de la succession.

Tandis que la suspicion d'intéressement affecte le parent qui estime s'être acquitté de son devoir vis-à-vis de ses enfants par le « don de soi », du côté de la descendance, c'est le régime de l'injustice qui est invoqué (Godbout, 2007 : 168). Marc, passablement énervé à l'évocation de la désapprobation de ses enfants à l'égard de son emménagement à bord, déclare : « Ma fille m'a dit : "mais papa, pourquoi t'as pas acheté une petite maison ?" » Et il ajoute, comme s'il lui répondait : « Mais c'est pas pour toi que je l'achète ! C'est pour moi ! Je me suis occupé de toi pendant trente ans, maintenant tu peux un peu me laisser vivre ! Ah mais par contre, quand ils pourront le revendre, ça tout à coup ils seront intéressés » (20-09-2017). Célia Forget souligne un positionnement semblable auprès d'habitants permanents de véhicules récréatifs américains (2012 : 165-166) :

Partir plusieurs mois sur la route, loin de la famille, apparaît souvent, de l'extérieur, comme une forme de lâcheté et d'égoïsme effréné. Les full-timers dépensent l'héritage de leurs enfants [...] et pensent uniquement à leurs plaisirs personnels et non à leurs engagements familiaux. Il est vrai qu'ils estiment avoir mérité, après une vie de labeur, leur droit à une vie de plaisirs [...]. En choisissant un mode de vie où envies et plaisirs guident leurs décisions, les full-timers n'abandonnent pas pour autant leur famille ; ils redéfinissent simplement leur rôle au sein de la parenté. La conception traditionnelle des relations familiales s'établit dans le contexte des sociétés sédentarisées. Or, en optant pour la mobilité, les full-timers s'éloignent de ces conceptions, ce qui les marginalise. Ils doivent alors adapter les représentations classiques de ce que doivent être des enfants, des parents, des grands-parents dans la société nord-américaine.

Auprès des habitants fluviaux de Bruxelles et de Wallonie en revanche, c'est pourtant bien le sentiment d'abandon qui prédomine, du côté des parents comme on l'a vu avec Fabienne, ou du côté des enfants, comme la fille de Marc. Qui plus est, « les représentations classiques » de ce que doit être la famille ont généralement déjà été fortement remises en question avant la montée à bord. L'ambiguïté de la situation est tangible : bien que le projet résidentiel soit présenté comme détaché des devoirs parentaux (les enfants ont quitté le foyer familial) et de la constitution d'une famille unitaire autour d'un lieu de vie commun (les parents ont divorcé et vivent donc déjà séparément), les habitants fluviaux explicitent dans le même temps leurs efforts pour allier leur descendance au choix de ce lieu.

Pour rappel, la majorité des habitants fluviaux dédie spécifiquement certaines parties de leur habitation à l'accueil de plus ou moins longue durée des enfants et petits-enfants (chambres, salles de bains privatives...). Ces espaces structurellement à part ne communiquent pas toujours directement avec les pièces de vie du parent ; ils garantissent de la sorte une indépendance de circulation des uns et des autres tout en leur permettant de vivre sous le même toit. Cependant, le constat et les regrets sont souvent les mêmes : « Les matelas sont toujours dans leur plastique » ; « ils sont peut-être venus une ou deux fois ». Par conséquent, il semble que, faute de capital technique et symbolique partagé à bord – faute de pouvoir transmettre, en somme – seule reste la confrontation triviale avec l'héritage, « le mensonge, ou la dérision, du fantasme de la perpétuation, [...] le caractère illusoire du sentiment de l'identité partagée » (Augé, dans Gotman, 1988 : VII).

Péniche
7090 Ronquières



279.000 €
150 m² 4 ch.

Le confort moderne sur une péniche navigable
ENGEL & VÖLKERS

Téléphone
E-mail
Sauver

Péniche
4000 Liège



69.000 €
2 ch.

Péniche

Téléphone
E-mail
Sauver

Péniches à vendre (rubrique "Autre" sur Immoweb.be). La première (haut) est un 38m entièrement aménagé tandis que la seconde (bas), un campinois de 50,10m de long, est toujours en commerce.



Bateaux en vente directe, signalés par des affichettes apposées sur une vitre ou sur une pancarte. Le premier (gauche) est vendu à 98.000€; il est partiellement aménagé. On devine le numéro de téléphone inscrit sur le bateau lui-même, par frottement ou à la craie effacée...

Le second, en travaux depuis de nombreuses années, est vendu 50.000€. Acheté pour leur fille par un couple d'habitants fluviaux de longue date, ils se sont résolus à le revendre devant son désintérêt à habiter sur l'eau. La description de vente signale que l'emplacement est cédé en même temps que le bateau ce qui, dans les faits, n'est pas permis et a posé quelques soucis aux vendeurs.

Transmettre le bateau comme héritage ferait ainsi peser deux types de menaces sur la descendance, alimentant le conflit familial. D'une part, cet héritage d'une certaine manière paraît particulièrement menaçant pour l'identité du receveur puisque « le danger d'un trop grand don [étant] qu'on peut tout demander à celui qui a reçu. [...] De devenir le don et d'être détruit par le don » (Godbout, 2007 : 177). En effet, ce qui est remis en question par le biais de ce bien potentiellement mobile, c'est la possibilité de faire maisonnée, la reproduction sociale étant alors potentiellement dissociée d'un lieu d'ancrage. D'autre part, et d'autant plus dans la mesure où l'importante valeur marchande et relationnelle contenue dans le bateau est explicite pour tous les acteurs en présence, transmettre le bateau individuellement comme héritage renforce des inégalités non seulement entre générations (Dubet, 2016 : 17), mais aussi au sein de celles-ci (Gotman, 2018 ; Chollet, 2016 : 82).

Pour les descendants d'habitants de bateaux-logements, tout se passe comme si la forme non conventionnelle de l'héritage et la temporalité de son transfert (après la mort) les privaient d'une ressource déterminante pour mener à bien leur propre projet résidentiel et familial. Ce dernier passe notamment par la propriété immobilière, qui « représente un modèle de protection sociale pour soi et sa descendance, et de légitimité comme habitant, résidant ancré dans un territoire » (Roux, 2016 : 118). En effet, en Belgique (qui compte plus de 70 % de propriétaires), être propriétaire est toujours considéré comme « le meilleur moyen d'assurer la sécurité du logement et son caractère privé et de réduire les coûts après la retraite » (OCDE, 2015 : 39). Ainsi, 60 % (contre 34% il y a 10 ans) des primo-accédants sont aidés par leurs parents pour acheter un logement (via des transferts *ante mortem*²⁶¹), leurs seuls revenus professionnels étant insuffisants pour accéder à un crédit (Belga, 2017).

3.2.5. *Le bateau circulant : la pacification par la métrique commune*

Cinquantenaires, soixantenaires, les habitants fluviaux au centre de cette monographie forment une génération particulière, obligée de « prendre en compte et en charge leurs parents âgés, de se projeter eux-mêmes dans le grand âge, tout en ne pouvant être sourds aux difficultés de leurs propres enfants sur le marché de l'emploi et du logement » (Roux, 2016 : 118). Par conséquent, afin de prévenir le conflit provoqué par le questionnement

²⁶¹ « Si la famille contemporaine a moins d'enfants, c'est aussi parce qu'elle s'oblige désormais à prévoir pour chacun d'eux le maximum, à les "élever" individuellement et socialement. Si l'héritage *post-mortem* recule, c'est qu'elle cherche pour eux un soutien matériel de plus en plus précoce et continu » (Gotman, 1988 : 57).

de la succession, afin de maintenir la cohésion des futurs héritiers (Gotman, 1988 : 117), deux stratégies sont mises en place par les habitants fluviaux.

La première relève d'une technique déjà analysée dans ces pages, à savoir le marquage des devises. Il s'agit pour l'habitant fluvial de séparer physiquement l'argent qu'il destine à ses enfants, en dissimulant des sommes dans différentes caches situées dans le bateau, une technique qui « permet de préserver des catégories morales et des relations familiales tout autant qu'il les exprime » (Zelizer, 2005 : 60). Un habitant raconte avoir trouvé un billet de 1.000 anciens francs cachés derrière le carrelage de sa cuisine. Nous rions de la triste destinée de cet argent gardé à part, désormais sans valeur, qui atterrit entre les mains d'inconnus. Un autre interlocuteur confie alors faire de même : « Je n'ai plus de carte bancaire. De toute façon, *une fois le moment venu*, mes filles sauront où trouver l'argent ici à bord... » Une technique qu'il n'est pas le seul à avoir mise en place, en prévision d'un décès ainsi qu'en cas de nécessité.

Mais, en fin de compte, rares voire inexistants sont les habitants fluviaux qui finissent réellement leurs jours à bord du bateau, en partie pour des raisons de santé ; en partie parce que la revente du bateau permet également d'apaiser les tensions autour de l'héritage et de pacifier les relations familiales. Une pacification nécessaire au moment où un renversement de l'aide parents-enfants s'avère essentiel pour la prise en charge des aînés par les plus jeunes (Chollet, 2016 : 82). Ainsi, « passer par un autre système de circulation » (Godbout, 2006 : 185) – la transaction monétaire telle que décrite plus haut – permet d'assurer la continuité matérielle et symbolique du bateau par le biais d'échanges avec un individu extérieur au noyau familial, tout en inscrivant à nouveau l'héritage dans un système de règles partagé, légalement structuré, socle perçu comme plus équitable pour les différentes parties pouvant à nouveau se permettre l'économie des mots et des calculs face à l'expectative de la mort...



CONCLUSIONS

I

Une ethnographie des modes de vie

« Pour quelques semaines encore, le capitaine du [Galapiat] a posé ses amarres au pied de l'ascenseur à bateaux de Strépy. Bienvenue avant le retour à Ronquières. Cela me ferait plaisir d'avoir de tes nouvelles ». Mi-octobre 2018, ce sms envoyé par Claude atterrit sur mon téléphone. Bien que de mon côté l'heure ne soit plus au glanage de châtaignes ni aux promenades le long du canal Bruxelles-Charleroi, l'invitation n'en est pas moins tentante... Depuis notre pérégrination exploratoire, beaucoup de pages se sont écoulées. Nous ne nous en sommes jamais vraiment éloignés cependant puisque se sont retrouvés disséminés en cours de route chacun des éléments qui y avaient été relatés.

Le bateau de commerce transformé en habitation fut notre point de départ et notre point d'arrivée. L'itinéraire donnait le ton, anticipait ce qui n'avait pas encore été rencontré, revenait sur ce qui avait déjà été dit. De pièce en pièce, d'objet en objet, d'emplacement en emplacement, à partir de la description des apparences du bateau depuis le quai, des configurations de ses intérieurs, de ses déplacements et de ses manières de rester, nous avons suivi les activités et expériences vers lesquelles il menait et qui les façonnaient. Cette approche processuelle, itérative et cumulative se faisait le reflet d'un terrain de

plusieurs années au sein de deux associations regroupant des habitants de « 38 mètres » bruxellois et wallons mais aussi d'une multitude d'autres immersion (séjours à bord, entretiens semi-directifs, réalisation de plans métrés, recensements,...).

Au cours de cette recherche, je me suis rendue attentive à la fois (1) aux sensations et ressentis éprouvés à bord, par l'intermédiaire des corps, de la matière et des mouvements dans l'espace et dans le temps ; (2) aux interactions entre habitants, bateau et environnement humain et non humain, aux pratiques quotidiennes et transformations réciproques qui en résultent et qui se co-constituent, (3) ainsi qu'aux récits, imaginaires et expériences inscrits sur la longue durée et à son sujet. Il n'en fallait pas moins pour approcher la singularité des « modes des vie » des habitants de bateaux d'habitation bruxellois et wallons, entendus de la sorte (Thomas & Pattaroni, 2012 : 115) :

En fonction de la manière dont un ménage habite, du type de relations sociales qu'il entretient et de l'organisation pratique de son quotidien, il trouvera dans tel ou tel contexte les prises permettant de répondre ou non à son mode de vie. Les arbitrages de localisation résidentielle procèdent d'un processus d'exploration et d'évaluation des qualités de l'environnement construit au travers duquel les familles cherchent à faire correspondre au mieux leur lieu de vie et la manière dont elles désirent vivre.

C'est vers une « forme globale d'existence » (Macé, 2016 : 243) que le regard était donc plus particulièrement tourné. J'avais fait l'hypothèse que le choix de l'objet en lui-même était une prise d'espace et de parole puisque, en tout état de cause, des bruxellois et wallons trouvent dans la péniche transformée en habitation une opportunité de vie pertinente, désirée et désirable. Dès lors, que peut-on retenir de ce qui, dans les dimensions spatiales, temporelles et matérielles du bateau, semble donner prise à l'actualisation de ces critères relatifs à la qualité de vie ? Comment l'environnement pratiqué se trouve-t-il être en adéquation avec ceux-ci et configuré par des récits et des usages, à la fois imaginaires et éprouvés ? Enfin, quelle forme de vie inédite l'interaction de ces différentes dimensions paraît-elle dessiner ?

Amphibies

Avant tout, il a fallu opérer un décentrement ; passer de la terre ferme au milieu aquatique, mais aussi jouer avec les perspectives horizontales et verticales constitutives de cette forme d'habitation. De cette manière, on a pu mesurer le caractère véritablement amphibie de l'habitat fluvial et de ses habitants. D'une part, ces derniers sont généralement « d'abord d'à terre ». Tout à fait étrangers au milieu fluvial avant

d'acquérir leur habitation flottante, la vie à bord se voit donc nécessairement influencée par leurs expériences préalables. D'autant qu'ils y gardent et établissent des ancrages matériels, professionnels, sociaux et familiaux importants. En outre, l'expérience de la vie sur l'eau et les aménagements du bateau eux-mêmes intègrent cette double relation à la fois au fleuve, au quai, et aux interactions (potentielles) qui en résultent.

D'autre part, le phénomène est empreint d'ambivalences, à commencer par l'attraction des habitants pour des valeurs et figures idéales-typiques associées au mouvement et au nomadisme, dont ils prennent soin en outre de se différencier. Ou encore la recherche d'un environnement isolé des contingences inhérentes à la vie sur terre, mais le désir d'y avoir pied, pour les accès à l'eau et à l'électricité, pour s'y domicilier, comme une partie des espaces de vie du bateau et de leur organisation (jardins, passerelles, quartier,...). C'est d'ailleurs principalement autour du caractère mobile de l'habitation mais de la prétention des habitants à demeurer dans l'espace sur la longue durée que se cristallisent la plupart des conflits.

Enfin, l'habitation flottante possède également un caractère amphibie dans la mesure où – me référant à la seconde définition du terme donnée dans les premières pages de ce travail – elle permet de conquérir des territoires nouveaux, perçus comme préservés et (donc) authentiques, grâce à l'appropriation de pratiques et de moyens fluviaux et terrestres. Ce sont d'ailleurs des ressources venant d'à terre (vente d'une maison, prêts de proches, héritages,...) qui permettent aux fluviaux de devenir propriétaires d'une habitation flottante et mobile. Pour terminer, faisons le point sur les dimensions qui ont émergé tout au long de cette monographie comme caractéristiques de ces habitations et manière de vivre amphibies.

II

Authenticité et mémoire

Avec le Tjalk et le Luxmotor, le « 38 mètres » est le type de bateau le plus répandu en habitation sur les fleuves belges. Dans le secteur batelier, ces « péniches » sont considérées comme désuètes, surtout lorsqu'elles n'ont pas été outillées d'équipements techniques (propulseur d'étrave, radar,...) et domestiques (chauffage central,...) récents. Depuis l'époque du déchirage dans les années '60, des personnes extérieures à la profession font l'acquisition de ces embarcations pour les convertir entièrement en logement, mettant définitivement fin à leurs activités marchandes.

C'est notamment la menace de leur destruction et de leur disparition qui les rend désirables aux yeux de ces personnes. Le passé de l'objet, les récits auxquels il donne prise, son inscription dans des biographies qui font souvent écho à celle du propriétaire potentiel, participent aux conditions de la transaction ainsi qu'à la constitution de sa valeur marchande. C'est à toute une « tradition » que renvoie ce discours de la perte. Dans celui-ci, le batelier et le fleuve apparaissent l'un comme héros authentique en voie de disparition, l'autre comme témoin de vertus nationales oubliées.

Le maintien d'éléments d'origine (rouf, marquise, bois, objets divers,...) et le passage du temps sur ceux-ci (« weathering », « patine ») constituent aux yeux des fluviaux une preuve supplémentaire de ses qualités d'objet patrimonial à sauvegarder. En outre, la dégradation des matériaux principaux du bateau, l'acier et le bois, au fil des usages au cours du temps, rappelle l'entretien et l'attention constants que requiert cette habitation plongée dans un milieu hostile. Un déficit de l'un ou de l'autre engage des débats autour de la salubrité de l'habitation, brandie comme condition d'éviction par les autorités dont certains habitants se font le relai.

Adaptabilité et implication

Le bateau transformé en habitation, ainsi « sauvé » de sa destruction, permet au nouveau propriétaire d'accéder à ce passé qu'il recompose en répétant les gestes laissés à bord par les prédécesseurs, présents dans les premiers moments de la vie sur l'eau. Suggérés par les affordances du bateau, ils en facilitent l'appropriation ainsi que l'apprentissage de la vie sur l'eau. Pour autant, de la même manière qu'il participe à éduquer l'habitant aux contraintes et spécificités du milieu aquatique, le bateau est lui aussi l'objet de reconfigurations et d'actualisations, tout comme les réseaux (gestes, acteurs, pratiques,...) dans lesquels il s'inscrit.

Les nombreuses pages consacrées aux modifications apportées à la structure initiale du bateau ont permis de rendre compte de ses multiples capacités d'adaptation. Non cadrés par des restrictions légales ou d'ordre esthétique, les occupants louent cette liberté qui leur permet d'aménager les vastes espaces des cales comme bon leur semble, à leur image. C'est aussi à l'image d'un corps que le bateau est souvent comparé. Lorsqu'il n'est pas « menacé de mort », appelé par son prénom, sexué (voire sexualisé), sa « personnalité » ainsi que ses qualités enveloppantes et sécurisantes en sont soulignées, plus particulièrement lors des premiers moments à bord dans le rouf et la marquise.

Enfin, le degré d'investissement personnel dans les travaux du bateau et son entretien, la fréquence de la présence à bord, mais aussi la temporalité envisagée pour la vie à bord

(temporaire ou permanent), constituent des critères de différenciation entre habitants. Les indicateurs de classe sociale ou d'aisance financière s'avèrent moins pertinents dès lors que le milieu de l'eau est réputé remettre les compteurs sociaux à zéro (ce que certains habitants cherchent expressément) et que chacun connaît le coût d'achat et d'entretien d'un bateau.

Tranquillité et « proximité avec la nature »

Habiter sur l'eau constitue une expérience engagée et engageante avec le fleuve dont l'habitant est un acteur à part entière. Loin de constituer une toile de fond derrière les vitres du bateau, les changements constants du cours d'eau (courant, gel, crues,...) modifient à la fois les sensations à bord (sons, mouvements,...) mais aussi les possibilités d'interaction qui s'y déploient, qui se voient restreintes, autant que les dangers à anticiper au quotidien. A l'inverse, des relations particulières sont développées avec certains animaux, les oiseaux bénéficiant généralement d'un régime de faveur.

Pour ces raisons, c'est le sentiment de vivre « en rapport avec la nature » ou « en contact avec les éléments », qui est valorisé par les habitants fluviaux. Et ce, indépendamment du cadre, urbain, industriel, campagnard,... qui, d'ailleurs, vient souvent compléter une impression d'authenticité. Généralement amarrés dans des lieux longtemps laissés en friche, en arrière-plan des villes, chacun y apprécie cet isolement relatif. Car c'est bien une fuite de la terre ferme qui est briguée.

La métaphore du bateau comme île illustre bien cette recherche d'un cadre de vie autarcique, préservé autant que fragile. De plus en plus d'habitants regrettent d'ailleurs que le succès de l'habitat fluvial mais aussi la fréquentation grandissante des fleuves et quais mette à mal cette tranquillité. Cette visibilité croissante dans l'espace public d'une forme d'habitation non conventionnelle place en outre les fluviaux sous les regards constants, jusque dans les intérieurs dont l'intimité est préservée au moyen de nombreux seuls, paliers et dispositifs divers (escaliers, rideaux, barrières, passerelles,...).

Sécurité

L'argument de la sécurité occupe une place centrale dans le choix d'habiter sur l'eau. D'ailleurs, la possibilité de lever les amarres si la tranquillité venait à être trop menacée est un critère de sûreté évoqué par tous les habitants, bien que peu mis en pratique. A nouveau, des dispositifs visant à maintenir les intrusions à distance ainsi qu'à surveiller les allées et venues sur le quai sont mis en place... L'intervention des habitants eux-mêmes à certains endroits vise à rassurer. Tandis que certains se rendent régulièrement

visite, d'autres organisent des « rondes » pour surveiller les environs et intercepter des voleurs ou occupants indésirables.

Beaucoup d'habitants évoquent leur sentiment de ne plus trouver leur place à terre où ils se sentent en danger, physiquement aussi bien que symboliquement. Certains fuient les grands rassemblements par peur des attentats, tandis que les discours racistes, homophobes, machistes,... traduisent une peur plus générale de l'Autre, accusé de faire disparaître leur « culture », leurs « traditions ». Les figures du nomade, incarnées par les « gens du voyage » et les migrants, suscitent à la fois l'attraction et la méfiance.

De manière générale, l'enveloppe du bateau est considérée comme protectrice. Y sont d'ailleurs parfois cachés des objets précieux, des réserves d'argent ou des armes, garantissant chacun à leur manière une certaine sécurité. L'acier lui aussi participe de ce sentiment, matériau raconté comme fiable et solide. Néanmoins, investir dans l'acier plutôt que dans la brique met en péril les possibilités des éventuels enfants de devenir à leur tour propriétaires. Avec les dangers que représente la configuration en paliers pour les habitants vieillissants, il s'agit de l'une des raisons pour lesquelles un bateau est finalement revendu.

Enfin, paradoxalement, le milieu aquatique constitue un danger. Le fleuve, son état physique, sa vitesse, son volume, est susceptible de changer soudainement. De même, l'appareillage technique et son bon fonctionnement doivent être constamment tenus à l'œil afin d'anticiper tout risque d'accident. Il en va de même lors des manœuvres et navigations où des instructions prises à la légère, peu claires ou mal effectuées risquent d'entraîner des dommages corporels irréversibles.

Ancrage local

En plus d'un cadre de vie proche de la nature et sécurisé, sa proximité avec les lieux professionnels et familiaux est également valorisée. Beaucoup d'habitants ont jeté l'ancre dans la ville dont ils sont originaires, dans laquelle ils ont vécu une partie de leur vie, travaillé, ou là où vivent leurs enfants. L'emplacement occupé par le bateau est rarement délaissé plus de quelques semaines. En bouger définitivement, même de quelques mètres, est généralement peu apprécié, d'autant qu'à certains endroits, les abords de l'habitation sont également habités (barbecues, potagers, barrières, étangs,...).

Cet emplacement, on le rejoint après avoir été « faire un tour ». La lenteur du bateau, ses contraintes techniques, les tracés des cours d'eau et leurs difficultés, mais aussi les emplois du temps et ancrages sociaux, professionnels et familiaux des habitants

circonscrivent les déplacements en bateau à l'intérieur des frontières nationales, voire linguistiques. Les Pays-Bas ou la France sont également des destinations convoitées pour des séjours plus longs, mais les aspects logistiques compliquent généralement leur organisation.

En ce qui concerne le quartier, il est peu pratiqué pour les tâches quotidiennes et domestiques (en raison de leur location parfois périphérique), les loisirs (à part les courtes ballades) et services. Cependant, les habitudes des usagers réguliers (pêcheurs, promeneurs, bateliers,...) et les quotidiens des habitants forgent des repères ainsi qu'un sentiment d'appartenance communs. En ce qui concerne les voisinages d'à terre, bien que certains soient placés sous le signe de la cordialité, de nombreux conflits proviennent de (menaces de) pétitions de la part de riverains.

Les arguments généralement avancés sont ceux de l'occupation indue de quais publics par de bateaux non destinés à l'habitation et entravant le mouvement d'une surface dévolue au déplacement. Des propos par ailleurs soutenus par une partie des responsables politiques et administratifs. Les exploitations du fleuve et du quai aux retombées économiques et touristiques substantielles semblent de plus en plus valorisées au détriment d'occupations « entre deux eaux ».

Face au risque se voir destitués de leurs emplacements, certains voisins d'à bord se fédèrent. Néanmoins, si la solidarité est effectivement une qualité que tout habitant reconnaît chez ses congénères fluviaux, on ne peut pas en dire autant de la coopération et de la bonne entente. Les relations d'interconnaissance indifférentes ou amicales bien entendu ne sont pas rares. Mais les tensions, dissensions, désaccords et inimitiés sont tout aussi nombreuses et éclatent peu tendrement.

Entre soi

A première vue et selon une idée couramment répandue, les fluviaux partagent des caractéristiques communes avec les gentrificateurs et « bourgeois-bohèmes » (recherche d'authenticité, ancrage dans le local, immeuble ancien, mémoire du lieu,...). Pourtant, ils s'en distinguent fortement d'une part par leur relatif désintérêt à participer à la vie sociale et politique et d'autre part par leur appréhension de la mixité.

L'implication active des habitants à la vie de leur concession et aux associations qui les regroupent, parfois chargées de les représenter, n'est pas une évidence. De nombreux projets s'y sont cassé les dents. Les événements festifs semblent générer plus d'enthousiasme (pour autant qu'ils n'impliquent pas de s'investir dans leur

organisation). En ce qui concerne la représentation de la cause auprès des autorités, les avis sont mitigés.

A Anderlecht, les habitants ont été contraints par le Port de se fédérer pour ne porter qu'une seule voix, qui peine chaque année à obtenir la majorité. En Wallonie, depuis ses débuts, l'association hésite à adopter une position de défense auprès de l'administration, privilégiant le statut de « médiateur » (à l'heure d'écrire ces lignes, une newsletter enjoignant à soigner l'esthétique des bateaux pour s'attirer les faveurs de l'administration provoque des retours d'e-mails enflammés...).

Enfin, les profils des habitants fluviaux rencontrés sont ceux de cinquantenaires (en moyenne), blancs, en majorité des hommes, tous hétérosexuels. Ceux dont l'orientation sexuelle, le genre, la couleur de peau, mais aussi dans certains cas l'âge (pour les plus jeunes) ne cadrent pas avec cette moyenne doivent redoubler d'efforts pour défendre leur légitimité à bord. Il arrive que certains soient tout bonnement exclus des interactions et voient leurs intentions de vivre sur l'eau sabordées.

Motilité, mobilité et propriété

Sous une immobilité apparente, le mouvement à bord est en réalité constant. Il est moins à chercher dans les déplacements vers l'avant que dans la profondeur du fleuve. Il prend place à travers et sous la surface du cours d'eau. Le bateau se voit entraîné dans ces rebonds, les amortit, les amplifie, crée sa propre oscillation en réponse. Par conséquent, le lieu du fleuve est un tout temporaire. Il est une annulation de la distance et émerge du croisement réciproque d'éléments hétérogènes et de contingences.

De plus, le bateau d'habitation vient agrandir des options de déplacement déjà particulièrement étendues. En raison de leurs professions et passions en effet, mais aussi en raison de la localisation du bateau, les habitants disposent des compétences, facilités, opportunités à potentiellement s'approprier une variété de modes de transport et d'infrastructures. Chacun est mobilisé en fonction d'impératifs, d'envies, de contraintes, d'objectifs particuliers. L'emplacement du bateau constitue le point de départ et de retour de ces déplacements.

La possibilité de graviter autour de ce point de chute leur permet d'autant plus de préserver localement un environnement familial. La liberté tant vantée par les fluviaux tient donc plus certainement dans l'actualisation d'une possibilité (même intentionnelle) supplémentaire de parcourir des territoires nouveaux, à bord de transports jusque-là

réservés aux initiés. Le spectre des sensations expérimentées s'accroît également et se différencie fortement d'autres expériences de conduite plus « ceinturées ».

Ce sont des pratiques d'accumulation et de transmission financières spécifiques (prêts, aides, héritages,...) qui permettent en outre généralement d'accéder à cette liberté. Sans pouvoir prétendre à l'intervention du système bancaire ou à des aides publiques au logement, des « argents » à haute valeur affective se voient mobilisés. Devenir propriétaire d'un bateau cependant ne garantit pas le maintien de la maisonnée, par ailleurs déjà éclatée. Sous cette forme, il met en péril sa cohésion et la possibilité de sa reproduction.

III

La fièvre de la tortue. Pour une diversification des formes de propriété

Animal adapté aux milieux terrestres, aquatiques, voire les deux à la fois pour certaines espèces, la tortue évoque la lenteur autant que la détermination. Sa carapace lui sert d'abri face aux prédateurs ; de maison, diront les plus poétiques. C'est pour cette raison, ainsi que pour sa longévité, qu'elle fut choisie en 1967 comme logo du salon Batibouw. Aux dépens de l'escargot qui la talonnait de près, avec des briques pour écailles, elle remplace définitivement l'image du fil à plomb qui représentait l'événement jusqu'alors²⁶². En 2019, « le plus grand salon belge de la Construction, de la Rénovation et de l'Aménagement intérieur pour professionnels et particuliers » comme le décrit son site Internet, fêtera sa soixantième édition.

En mars dernier, 1000 exposants se répartissaient les 120.000 mètres carrés du Brussels Expo et accueillaient plus de 320.000 visiteurs... L'une des thématiques phares de l'édition 2018 proposait de « planifier » sa maison soi-même afin de trouver réponse « à chaque projet ». Ironie du sort ? En parallèle, l'Ordre des Architectes organisait une séance d'information sur « la valeur ajoutée de travailler avec un architecte » (www.batibouw.com) ! Rien qui ne contredise l'adage populaire selon lequel le Belge a « une brique dans le ventre », une expression qui a même donné son nom à une émission de télévision sur la chaîne nationale.

Contrairement au marché locatif, la propriété bénéficie d'un soutien public de longue date en Belgique. En 2016, 72% des Belges étaient propriétaires de leur habitation, avec

²⁶² K.F. (01-03-2001). Le papa de la tortue. *La Dernière Heure (Quotidien)*. [En ligne] <http://www.dhnet.be/archive/le-papa-de-la-tortue-51b86e0fe4b0de6db9a52b3a>

emprunt en cours ou non (Eurostat Online²⁶³). En 33 ans, les prix de l'immobilier ont pourtant presque doublé mais contrairement à la plupart des pays européens, l'impact de la crise sur le marché fut minime (OCDE, 2015 : 90). La propriété y est considérée comme « le meilleur moyen d'assurer la sécurité du logement et son caractère privé et de réduire les coûts après la retraite » (*Ibid.*, p. 45).

Les belges consentent donc à de hauts risques financiers pour y accéder²⁶⁴. Les effets de ce taux de propriété élevé sont multiples, en termes d'emploi et d'environnement notamment. Plutôt que de déménager²⁶⁵, les propriétaires belges sont prêts à quitter le monde du travail ou à accepter un poste qui ne correspond pas à leur expérience ou niveau de qualification, à condition qu'il soit situé à proximité de leur habitation (OCDE, 2015 : 102-103). Qui plus est, puisque les préférences vont toujours à la maison individuelle située en périphérie des grandes villes ou à la campagne, cette faible mobilité résidentielle contribue aux encombrements routiers et aux émissions de gaz à effet de serre (*Id.*). « Le Belge rêve toujours d'une maison avec jardin à la campagne », titrait en février 2017 un article de l'agence de presse Belga (16-02-2017²⁶⁶) :

Le Belge rêve d'une habitation dans un environnement tranquille et verdoyant. [...] Le besoin de tranquillité, d'espace et de grand-air compte parmi les facteurs déterminants des Belges dans l'acquisition d'un logement. Un cadre paisible (91%), un jardin à soi et une terrasse privée (respectivement 86 et 81%) sont les trois critères principaux [...]. Par ailleurs, la moitié des propriétaires belges envisage de passer ses vieux jours dans son logement actuel. Pourtant, seuls 4 sur 10 ont réfléchi, lors de l'achat, aux adaptations qui y seraient nécessaires, par exemple un escalier adapté ou une salle de bains au rez-de-chaussée.

La demande pour des logements plus petits et des appartements situés en centres denses augmente néanmoins, surtout de la part de franges de la population plus âgées et suite à l'augmentation des familles monoparentales (OCDE, 2015 : 98). Pour autant, des études françaises ont montré que ces habitants avaient tendance à effectuer plus de

²⁶³ Eurostat online (2015). *Housing statistics. Distribution of population by tenure status*. Online: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Housing_statistics

²⁶⁴ En 2013, pour 15% des débiteurs, les emprunts hypothécaires s'élevaient à 90% de la valeur du bien tandis que, pour la majorité des emprunteurs, le remboursement de la dette représentait plus de 50% des revenus disponibles. Les durées de remboursement pour les primo-accédant ne cessent de s'allonger, passant à plus de 25 ans en moyenne en 2015, soit 7 fois plus qu'en 1996 (OCDE, 2015 : 94).

²⁶⁵ La mobilité résidentielle est faible ; les déménagements sont rares et se font localement (à moins de 5 km du lieu de vie initial en Flandre et à moins de 9 km en Wallonie).

²⁶⁶ Sur base d'une étude réalisée pour les Maisons Blavier.

déplacements « compensatoires », énergivores (Orfeuil & Soleyret, dans Munafò, 2014 : s.p ; Munafò, 2014). En voiture, vers les zones périurbaines pour y trouver un environnement plus vert, ainsi qu'en avion vers d'autres villes (*Id.*). Il y a tout lieu de croire qu'il en va de même en Belgique.

Il paraît assez clair que les accointances entre les aspirations résidentielles des belges et celles des habitants fluviaux, telles qu'on a pu le découvrir dans ces pages, sont nombreuses. Ainsi donc, les conclusions de cette monographie sont, à certains égards, déconcertantes. En effet, on aurait pu s'attendre à ce que la forme d'habitation étudiée, au vu de son architecture non conventionnelle, aille de pair avec l'émergence de nouveaux modes de vie ou de déplacement, qu'elle en rendrait certains obsolètes ou qu'elle s'accompagnerait de leur remise en question. Le cas de l'habit fluvial tend plutôt au contraire à réaffirmer, sur des territoires et architectures longtemps inexploités (et il s'agit peut-être là de l'un des aspects « novateurs » du phénomène), l'attachement à des modèles bien connus sur la terre ferme. Les travaux de Luca Pattaroni et de Marie-Paule Thomas nous avaient effectivement mis en garde à ce sujet (Pattaroni, 2013 : s.p.) :

La persistance des anciens modes de vie tient pour partie à l'inertie des modèles sociétaux. Cette inertie [...] tient en grande partie au fait que les modes de vie ne dépendent précisément pas de la seule psychologie individuelle, mais de l'ensemble des dispositifs matériels et institutionnels qui guident et alignent les manières de vivre (Thévenot, 2006 ; Rose et Miller, 2008). Ainsi, tant que perdurent les infrastructures et les modèles des anciens modes de vie (système routier et habitat individuel, idéal d'épanouissement à travers la consommation, distinction sociale, etc.), perdurent aussi les modes de vie qu'ils rendent possible.

Pourtant, un magazine économique et financier prévenait récemment ses lecteurs²⁶⁷ : « Dites adieu à un rêve : cette nouvelle maison quatre façades offrant une vue imprenable sur des champs vallonnés, sans voisins de part et d'autre. [...] A ce lotissement de plusieurs hectares habillant la rase campagne de goudron, de villas et de petits jardins privatifs. Tout ça, la Wallonie n'en veut plus ». De toute façon, d'autre part, au vu des prix extrêmement élevés et des conditions d'octroi de prêts hypothécaires de plus en plus strictes, « sans le soutien financier de leurs parents, nombre de primo-accédants ne peuvent plus accéder à un logement de la même qualité et de la même taille qu'il y a une

²⁶⁷ Leroy, C. (22-11-2017). La fin des maisons 4 façades en Wallonie. *Trends-Tendances*. [En ligne] <https://trends.levif.be/economie/immo/la-fin-des-maisons-4-facades-en-wallonie/article-normal-755993.html>

décennie » (Heylens et Winters, 2011, dans OCDE, 2015 : 45). Cette situation n'est pas sans poser de questions. Si l'on suit Sylvette Denèfle, en effet (2016 : 9) :

La propriété privée [...] fonde la dynamique économique capitaliste et structure profondément les territoires. Elle est au centre du modèle démocratique occidental en légitimant les actions de l'Etat à travers des gouvernances établissant les rapports légaux entre les collectivités et les individus, voire entre les êtres humains et le monde. Les droits de propriété reflètent, en effet, les formes de gouvernement et les modes de vie.

Par conséquent, conjointement aux formes de territoires et de logements que le politique entend soutenir, il s'agit peut-être d'interroger les formes de propriété qu'il favorise ainsi que les modalités d'accès à celle-ci. On a vu en effet dans le cas de l'habitat fluvial que sa non-reconnaissance actuelle en tant que logement ou en tant qu' « habitation qui n'est pas un logement » (article 22 bis du code Wallon du logement) empêchait les candidats potentiels de prétendre aux aides pécuniaires prévues par le gouvernement et les régions. A l'instar de Gaspard Lion au sujet de campings résidentiels en France et en Belgique, la présente monographie aura donc certainement contribué à « révéler l'existence de filières d'accès alternatives à la propriété, ou plutôt à la semi-propriété, par le bas et « informelles », sans aide ni reconnaissance des pouvoirs publics » (2018 : 541).

Néanmoins, le bateau étant ainsi limité à son statut de bien meuble non hypothécable, son achat et sa transformation en habitation sont conditionnés par la conformité préalable des aspirants (ou de leurs proches) à des modèles économiques (petite épargne), conjugaux (mariage, même si suivi de divorce), familiaux (héritage) et résidentiels (propriété privée), eux, encouragés par les politiques publiques (sur les effets pervers des aides fiscales à « la maison propre et unique » en Région de Bruxelles Capitale, voir Bernard & Lemaire, 2015). Sans être remise en question par la forme de l'habitation, la propriété de la maison individuelle apparaît ainsi comme l'un des marqueurs de sécurité, d'accomplissement et de félicité les plus fiables dans un parcours résidentiel pourtant de plus en plus marqué par des reconfigurations économiques, conjugales, familiales, ainsi que l'analyse Nicole Roux (2016 : 117) :

L'accès à la propriété de son logement dans le parcours de vie d'un ménage apparaît comme un marqueur quasiment incontournable : un horizon au début de la trajectoire, une stabilisation et un équilibre lors du déroulement

de la carrière résidentielle, puis une assurance, une garantie en bout de parcours et enfin un patrimoine, un capital à transmettre à la descendance.

Il pourrait s'agir d'un simple constat plus que d'une inquiétude. Cependant, dans l'état actuel des choses, ce Graal engage d'importants risques financiers. D'autant plus grands que ne cesse de grandir comme condition inexorable à son accession le poids des interventions personnelles accumulées grâce aux modèles précédemment cités ainsi que par le biais de dons et prêts intrafamiliaux. On a vu comment, même sur l'eau, les inégalités non seulement entre générations (Dubet, 2016 : 17), mais aussi au sein de celles-ci (Gotman, 2018 ; Chollet, 2016 : 82) s'en voient renforcées, tandis que continuent d'être tenus à distance ceux et celles qui en ont toujours été exclu.e.s.

Ce sont des cercles tout à la fois vicieux et vertueux (c'est selon) en termes d'aspirations résidentielles, de modes de vie, de formes de vie et des conditions de leur maintien ou de leur reproduction, qui s'en trouvent nourris. Ils questionnent en outre l'existence d'alternatives stables, pérennes et équitables pour répondre à de nouveaux besoins (familles monoparentales, individus sans enfants,...) et demandes (prise en charge digne de la fin de vie,...), ainsi que les conditions de leur mise en place. Dans le débat sur la forme de l'habitation, c'est conjointement aux « normes intégrées de la propriété individuelle » (Roux, 2016 : 121) que l'on touche. D'autres questions se doivent donc d'être posées, avec d'autant plus d'attention qu'elles possèdent une portée ontologique. Comment, en effet, « rompre avec une idéologie qui a porté le sens de sa vie, avec des 'sacrifices' pendant la période d'endettement en ayant l'idée que l'on va laisser quelque chose à ses enfants ? » (*Ibid.*, p. 120).

Mauvaise transmission. Lorsque la fin est proche...

Plus généralement, le souci de transmettre, pour paraphraser David Berliner, connaît à l'heure actuelle une « inflation », inquiétante par son ampleur ainsi qu'au vu des discours du « tout perdre » nostalgiques et patrimonialistes qui l'accompagnent (2018 : 14) : « un nouveau moralisme au nom duquel transmettre aux générations futures constitue une nécessité impérieuse » (*Ibid.*, p. 16) prend de l'ampleur. Sous des formes variées, les angoisses se répondent et rassemblent des individus dont les idéologies, à première vue, paraissent opposées. Ils se rejoignent dans une perception du monde où mondialisation rime avec déracinement. Face à ce dernier, la « culture » refait surface et « devient alors une denrée inestimable » (*Ibid.*, p. 117) ainsi que le développe l'auteur (2018 : 115) :

Aujourd'hui, pour tout un chacun, ici et ailleurs, la culture et le patrimoine, de même que l'identité et les racines, représentent l'affirmation d'un soi individuel et collectif dans un environnement globalisé. Préserver et défendre sa culture, ou encore retrouver ses racines, sont désormais considérés comme des droits fondamentaux et indiscutables.

Cette tendance de fond, on s'en est aperçu, traverse d'ailleurs le phénomène d'habitat fluvial dans son hétérogénéité : la matérialité du bateau constitue pour les habitants toutes les preuves de sa capacité de « résistance à l'usure du temps », devenue « synonyme rassurant de permanence et de transmission » (*Ibid.*, p. 30). Mais la rhétorique de la perte sert en même temps à « dénigrer des groupes d'individus accusés de déracinement [...] et, dans le même mouvement, réaffirmer un éthos national partagé » (*Ibid.*, p. 13), en l'occurrence par la pratique d'un territoire local dont les qualités authentiques sont vantées. Il s'agit probablement là de l'un des apports centraux de cette monographie.

De leur côté, sur d'autres terrains, Bénédicte Zitouni et François Thoreau (2018, s.p.) mettent en garde contre le « récit unifié » et hégémonique de la collapsologie et de la thèse de l'effondrement en série, qui connaissent actuellement un beau succès. Là, c'est l'anthropisation du monde qui conduit l'espèce humaine à une menace de destruction imminente. Le développement personnel et le combat pour la planète à une échelle locale se présentent comme solutions pour « renverser la tendance globale ». Un « grand plan d'équivalence » dirigé par « un référent moral absolu, qui infantilise les luttes comme les individus » (Zitouni & Thoreau, 2018 : s.p.). Ainsi donc, ces auteurs ainsi que la présente monographie, se rejoignent en observant (Berliner, 2018 : 16, italiques originales) :

Dans le catastrophisme actuel, le présent est *toujours déjà* envahi par un horizon terrible. Le pire à venir n'est plus un fantasme, mais bien « une catégorie de l'expérience » (Foessel 2012, p.7). Force est de constater que les pensées contemporaines usent abondamment de la rhétorique de la finitude [...] Dans quel état sera cette planète que nous allons laisser à nos enfants, déjà pensés comme passifs et désabusés ? [...] C'est alors au nom de la peur de la disparition, pour les bambins de demain, que l'on cherche à préserver, à muséifier des formes de vie, des valeurs, des traditions, des identités, des racines, des langues, des rites, des savoir-faire, mais aussi la terre en tant qu'écosystème. [...] Entre la dénonciation des effets dramatiques du capitalisme sauvage sur la terre que nous habitons et le fantasme de

l'apocalypse se dresse une très fine ligne qu'il n'est pas toujours aisé d'apercevoir.

Mais « l'effondrement n'a pas le monopole du désastre », rappellent à juste titre Zitouni et Thoreau (2018). A la suite de González-Ruibal (2008), il avait été mis en évidence en effet que la destruction était constitutive de la réalité sociale et matérielle au même titre que la production et la consommation, d'autant plus à une époque disposant de dispositifs capables de ravager soudainement des villes, voire des continents entiers. Ainsi donc, les « peuples, ici et ailleurs, présents et passés, qui ont quasi tout perdu » et ont déjà vu « leurs mondes s'effondrer » (Zitouni & Thoreau, 2018) sont avant tout des victimes oscillant entre « parole impossible et oubli intolérable » (Berliner, 2018 : 15).

Parmi les exemples récents, Shannon Lee Dawdy²⁶⁸ (2016) a montré comment la population de la Nouvelle Orléans s'était unie après le passage pour le moins dévastateur de l'ouragan Katrina, en dépit des importantes divisions de races et de classes, autour de la « patine » laissée par la boue sur les murs. La nostalgie ainsi partagée, loin d'une mélancolie pour le passé, se voit plutôt associée à une célébration. Elle contribue à l'édification d'un sentiment d'appartenance à un futur alternatif (2016 : 144). C'est bien là que réside tout l'enjeu : être libre d'aborder la perte et son traumatisme non pas par l'intermédiaire d'une mémoire unique, mais par le biais d'espaces multiples soumis à la critique et au débat.

D'une certaine manière à un autre niveau, sur l'eau aussi certains processus destructifs engagent-ils les habitants dans des dynamiques de soin et de réinterprétations créatives. Néanmoins, elles flirtent incessamment avec le « culte des racines » qui se plie « aux discours identitaires simples et faux qui promeuvent la transparence des origines » (Berliner, 2018 : 119). Tout en affirmant s'ouvrir à un monde infini, les fluviaux semblent par le biais de leur habitation mobile vouloir tâter l'étendue d'un territoire local, d'un terroir, dont ils s'assurent qu'il ne leur file entre les doigts. Mais qu'on ne s'y trompe pas pour autant : c'est en réalité une inquiétude plus inclusive quant à nos « devenirs collectifs » (Zitouni & Thoreau, 2018), dans un contexte caractérisé par les « mouvements des individus, des objets, des idées » (Berliner, 2018 : 116), qui les amènent également à voir dans le bateau d'habitation la possibilité d'établir des continuités entre des mondes différemment menacés.

²⁶⁸ Peu ou pas citée dans cette thèse mais qui l'a certainement influencée.

J'ai voulu cette monographie à l'image du terrain : faite d'expérimentations nécessaires, construite dans le flux bien que suivant des itinéraires clairs, poussée par des courants mais pas déterminée par ceux-ci, à la limite des cadres conventionnels qui, dans une certaine mesure, apportent néanmoins les balises d'un débat commun. A bord du bateau d'habitation, l'oscillation est constante. Entre deux eaux, il nous ballote dans sa liminalité, entre ce qui n'est plus et ce qui n'est pas encore. Cette thèse, en quelque sorte, est donc destinée à s'autodétruire... Rien n'est perdu cependant : je l'ai écrite, vous l'avez lue ce qui, de la sorte, pose les conditions d'un souvenir et d'une discussion, déjà entamés par ailleurs. Avec les habitants eux-mêmes notamment, sous d'autres formes, en d'autres lieux. La boucle est à peine bouclée qu'elle poursuit son mouvement, déjà différent. Sous les ponts, l'eau ne s'est pas arrêtée de couler. Pour ma part, définitivement retournée à la terre ferme, je compte bien profiter des vacances prochaines pour me balader le long des canaux et aller ramasser des châtaignes...

BIBLIOGRAPHIE

Abélès, Marc (2002). Le terrain et le sous-terrain . In Christian Ghasarian (dir.), *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive* (pp. 25-43). Paris : Armand Colin.

Agier, Michel (2015). *Anthropologie de la ville*. Paris : Presses Universitaires de France.

Alexander, Christopher (1979). *The Timeless Way of Building*. New-York: Oxford University Press.

Alitajer, Saeid & Molavi Nojoumi, Ghazaleh (2015). Privacy at home : Analysis of behavioral patterns in the spatial configuration of traditional and modern houses in the city of Hamedan based on the notion of space syntax. *Frontiers of Architectural Research*, 5, pp. 341-352.

Amselle, Jean-Loup (2010). *Rétrovolution. Essais sur les primitivismes contemporains*. Paris : Stock.

Amselle, Jean-Loup (2011). Méfions-nous de l'idéologie du nomadisme. *Le Monde*. [En ligne] consulté le 21-05-2018 : http://www.lemonde.fr/idees/article/2011/06/24/mefions-nous-de-l-ideologie-du-nomadisme_1540133_3232.html

- Angéras, Anaïs (2011). *Du nomadisme contemporain en France, avec les saisonniers agricoles qui vivent en camion* (Mémoire de Master). Université Lumière Lyon II, Lyon.
- Appadurai, Arjun (éd.) (1988). *The social life of things. Commodities in cultural perspective*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Appleyard, Donald ; Lynch, David & Myer, John (1964). *The View from the Road*. Boston: MIT Press.
- Arnould, Marie (2003). Le home Désiré De Meyer pour enfants de bateliers à Saint-Ghislain. *Patrimoine industriel Wallonie-Bruxelles*, 56, pp. 3-8.
- Avanza, Martina (2008). Comment faire de l'ethnographie quand on n'aime pas « ses indigènes » ? Une enquête au sein d'un mouvement xénophobe. In Alban Bensa et Didier Fassin, *Les politiques de l'enquête* (pp. 41-58). Paris : La Découverte.
- Bachelard, Gaston (1994 [1942]). *L'eau et les rêves. Essai sur l'imagination de la matière*. Paris : Le Livre de Poche.
- Bachelard, Gaston (2013 [1957]). *La poétique de l'espace*. Paris : Presses Universitaires de France.
- Bakonyi, Alexandre (ed. resp.) (2017). *Le logement du marinier. Le petit journal des expositions du Musée de la batellerie et des voies navigables (2)*. Conflans-Sainte-Honorine : Direction de la Communication, Mairie de Conflans-Sainte-Honorine.
- Beldjerd, Sofian (2011). « Faire le beau chez soi » : la part du corps dans l'aménagement et la décoration des espaces du quotidien. *Espaces et sociétés*, 144-145 (1), pp. 141-156.
- Belga (02-02-2017). Plus de la moitié des jeunes sont aidés par leurs parents pour acheter un logement. *La Libre Belgique*. [En ligne] Consulté le 02-02-2017 : <http://www.lalibre.be/economie/immo/plus-de-la-moitie-des-jeunes-sont-aides-par-leurs-parents-pour-acheter-un-logement-58930029cd70e747fb792008>
- Belin, Emmanuel (1999). De la bienveillance dispositive. Extrait de sa thèse de sociologie, choisi et présenté par Philippe Charlier et Hugues Peeters. *Hermès*, 25, pp. 245-279.
- Berliner, David (2014). On exonostalgia. *Anthropological Theory*, 14(4), pp. 373-386.
- Berliner, David (2015). Are Anthropologists Nostalgists ? . In Olivia Angé & David Berliner (Éds), *Anthropology and Nostalgia* (pp. 17-34). New York : Berghahn Books.
- Berliner, David (2018). *Perdre sa culture*. Bruxelles : Zones Sensibles.

- Bernard, Nicolas & Lemaire, Valérie (2015). La régionalisation du « bonus logement » : vers une politique adaptée au contexte bruxellois ? . *Brussels Studies*, 83. [En ligne] URL : <http://journals.openedition.org/brussels/1251>
- Bernardot, Marc ; Le Marchand, Arnaud & Santana Bucio, Catalina (2014). *Habitats non ordinaires et espace-temps de la mobilité*. Vulaines-sur-Seine : Editions du Croquant. «
- Bertiau, Herman & Nys, Sylvie (1997). *Bruxelles intime*. Bruxelles : Husson.
- Besse, Jean-Marc (2013). *Habiter. Un monde à mon image*. Paris : Flammarion.
- Bevan, Robert (2016 [2006]). *The destruction of memory: architecture at war*. London: Reaktions Book.
- Boltanski, Luc & Esquerre, Arnaud (2017). *Enrichissement. Un critique de la marchandise*. Paris : Gallimard.
- Boniver, Tristan ; Devlieger, Lionel ; Ghyoot, Michael ; Gielen, Maarten ; Lasserre, Benjamin ; Tamm, Mélanie ; d'Hoop, Ariane & Zitouni, Benedikte (2010). *Usus/usures. Etat des lieux. How things stand*. Bruxelles : Communauté française Wallonie-Bruxelles.
- Bonnot, Thierry (2014). *L'attachement aux choses*. Paris : CNRS Editions.
- Bonte, Pierre & Izard, Michel (2000 [1991]). *Dictionnaire de l'ethnologie et de l'anthropologie*. Paris : Quadrige.
- Borja, Simon ; Courty, Guillaume & Ramadier, Thierry (2016). Les mobiles sont-ils tous motiles ? Critiques et questions autour de la motilité et de son capital. In Vincent Kaufmann, Emmanuel Ravalet & Elodie Dupuit (dir.). *Motilité et mobilité : mode d'emploi*. Neuchâtel : Editions Alphil, pp. 197-233.
- Boudoint, Maxime & Razafindramboa, Andy (2016). A contre-courant. *Tram 33*. [En ligne] <http://tram33.lesoir.be/longform/a-contre-courant/>
- Bowles, Benjamin (2015). *Water Ways: Becoming an itinerant boat-dweller on the canals and rivers of South East England* (Thèse de Doctorat). Brunel University London, Uxbridge.
- Bowles, Benjamin (2016). 'Time is like a soup'. Boat time and the Temporal Experience of London's Liveboard Boaters. *The Cambridge Journal of Anthropology*, 34 (1), pp. 100-112.
- Brand, Stewart (1994). *How buildings learn. What happens after they're built*. London: Penguin Books.

Brand, Stewart (2012). *L'horloge du Long Maintenant : l'ordinateur le plus lent du monde*. Auch : Tristram.

Braudel, Fernand (1958). Histoire et Sciences sociales : La longue durée. *Annales. Economies, Sociétés, Civilisations*, 13(4), pp. 725-753.

Bréant, Hugo « Les non-dits de l'anthropologie », *Cahiers d'études africaines* [En ligne], 217 | 2015, mis en ligne le 31 mars 2017, consulté le 18 mai 2018. URL : <http://journals.openedition.org/etudesafriques/18051>

Breviglieri, Marc & Pattaroni, Luca (2005). Le souci de propriété. Vie privée et déclin du militantisme dans un squat genevois. In Bernard Haumont & Alain Morel, *La société des voisins* (pp. 275-289). Paris : Editions de la Maison des Sciences de l'Homme.

Breviglieri, Marc (2006). Penser l'habiter, estimer l'habitabilité. *Tracés*, 23, pp. 9-14.

Breviglieri, Marc (2007). L'intranquillité du voisin. Etude sur la potentialisation de la dispute en régime libéral. *Cahiers de Rhizome. Bulletin national santé mentale et précarité*, 29, pp. 15-19.

Brulé-Josso, Stéphanie (2010). *L'habitation du voilier de plaisance en croisière familiale. Anthropologie d'un espace et des gouvernementalités en jeu* (Thèse de Doctorat). Université de Bretagne Occidentale, Brest.

Brulé-Josso, Stéphanie (2011). Le « confort inconfortable » du voilier de plaisance habitable, entre architectes navales et plaisanciers. In Gilles Raveneau et Olivier Sirost. *Anthropologie des abris de loisirs* (pp. 127-139). Paris : Presses Universitaires de Paris Ouest.

Brulé-Josso, Stéphanie (2012). Les plaisanciers et le « vrai marin ». *Ethnologie française*, 42, pp. 733-745.

Candau, Joël & Mazzuchi Ferreira, Maria Leticia (2015). Mémoire et patrimoine. Des récits et des affordances du patrimoine. *Educar em revista*, 58, pp. 21-36.

Candau, Joël (2005). *Anthropologie de la mémoire*. Paris : Armand Colin

Caratini, Sophie (2012). *Les non-dits de l'anthropologie, suivi de Dialogue avec Maurice Godelier*. Paris : Thierry Marchaisse Editions.

Chabenat, Gérard (1996). *L'Aménagement fluvial et la mémoire : parcours d'un anthropologue sur le fleuve Rhône*. Paris, Montréal : L'Harmattan.

Chaté, Anne (2005). Les noms de maisons, fragments d'un discours sur soi ? . *Ethnologie française*, 33(3), pp. 483-491.

- Chollet, Mona (2016). *Chez soi. Une odyssée de l'espace domestique*. Paris : La Découverte.
- Clerval, Anne & Van Criekingen, Mathieu (2014). « Gentrification ou ghetto », décryptage d'une impasse intellectuelle , *Métropolitiques.eu*. [En ligne]. URL : <https://www.metropolitiques.eu/Gentrification-ou-ghetto.html>
- Colomina, Beatriz (1992). The Split Wall : Domestic Voyeurism. In Beatriz Colomina (éd.) (1992). *Sexuality and Space* (pp. 73-128). Princeton : Princeton Papers on Architecture.
- Connell, Raewyn (édition établie par Méoïn Hagège & Arthur Vuattoux) (2014). *Masculinités. Enjeux sociaux de l'hégémonie*. Paris : Amsterdam.
- Cooley, Nicole (2015). My dollhouse, myself: miniature histories. *The Rumpus*. [En ligne] URL : <https://therumpus.net/2015/06/my-dollhouse-myself-miniature-histories/>
- Cousin, Grégoire ; Loiseau, Gaëlla ; Viala, Laurent ; Crozat Dominique ; Lièvre Marion (2016). L'habitat temporaire. Un objet chevelu ? . In Grégoire Cousin, Gaëlla Loiseau, Laurent Viala, Dominique Crozat, Marion Lièvre (dir.). *Actualité de l'Habitat Temporaire. De l'habitat rêvé à l'habitat contraint*. Marseille : Terra HN éditions. [En ligne] URL : <http://shs.terra-hn-editions.org/Collection/?L-habitat-temporaire-Un-objet-chevelu#>
- Cousin, Jean (1980). *L'espace vivant : introduction à l'espace architectural premier*. Paris : Editions du Moniteur.
- Cousin, Saskia (2016). L'éternel temporaire dure-t-il ? Imaginaires Bobos, Roms et Bohèmes. In Grégoire Cousin, Gaëlla Loiseau, Laurent Viala, Dominique Crozat, Marion Lièvre (dir.), *Actualité de l'Habitat Temporaire. De l'habitat rêvé à l'habitat contraint*. Marseille : Terra HN éditions. [En ligne] URL : <http://www.shs.terra-hn-editions.org/Collection/?L-eternel-temporaire-dure-t-il>
- Crary, Jonathan (2014). *24/7. Le capitalisme à l'assaut du sommeil*. Paris : La Découverte.
- Cresswell, Tim (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. New-York, Londres : Routledge.
- Cresswell, Tim (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D Society and Space*, 10, pp. 17-31.
- Currid-Halkett, Elizabeth (2017). *The Sum of Small Things. A Theory of the Aspirational Class*. Princeton: Princeton University Press.
- Cusin, François (2008). La gentrification en question. Entre stratégies résidentielles des nouvelles classes moyennes et mutations socioéconomiques des villes, *Espaces et sociétés*, 134 (3), pp. 167-179.

Daffe, Laurie (2012). *D'à bord, d'à terre : habiter entre deux eaux. Approche ethnographique des bateaux-logements namurois* (Mémoire de Master). Université catholique de Louvain, Louvain-la-Neuve.

Daffe, Laurie (2016). Trente-huit mètres sur cinq. Genèse du logement fluvial à Bruxelles et en Wallonie. *Uzance*, 5, pp. 35-44.

Daffe, Laurie (2018a). Destructures, héritages, constructions. Figures de l'exonostalgie sur les fleuves de Belgique francophone. *Recherches en communication*, 46, pp. 131-149.

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

Dawdy, Shannon Lee (2016). *Patina. A Profane Archaeology*. Chicago & London : The University of Chicago Press.

de Botton, Alain (2006). *L'architecture du bonheur*. Paris : Mercure de France.

De Certeau, Michel ; Giard, Luce & Mayol, Pierre (1994). *L'invention du quotidien. 2. Habiter, cuisiner*. Paris : Gallimard.

de Hasque, Jean-Frédéric (2017). *L'élite Béninoise, ethnographie d'une classe sociale en plein essor à partir d'une association transnationale : le Lions Clubs* (Thèse de Doctorat). Université catholique de Louvain, Louvain-la-Neuve.

de Véricourt, Guillemette ; Le Sueur, Bernard & Gerritsen, Danielle (1995). *Les bateliers: seigneurs du fleuve ou galériens ?*, Paris : Syros

Deltenre, Léon (1999). *La batellerie d'hier à aujourd'hui*. Thuin : Edition de l'Office du Tourisme asbl.

Denèfle, S. (2016). La propriété, axe essentiel des évolutions idéologiques récentes. In Sylvette Denèfle (dir.). *Repenser la propriété. Des alternatives pour habiter* (pp. 9-19). Rennes : Presses Universitaires de Rennes.

Dibie, Pascal (1987). *Ethnologie de la chambre à coucher*. Paris : Grasset & Fasquelle.

Djelloul, Ghaliya (2018). Être aux prises avec des rapports de genre lors d'un terrain ethnographique dans les espaces domestiques (communication). *Journées Doctorales du GREG*, 08-02-2018, Louvain-la-Neuve.

Dubet, François (dir.) (2016). *Léguer, Hériter*. La Découverte : Paris.

Espreux, R. (2006). *Peau de bois, peau d'acier. Histoire d'un marinier du XX^e siècle*. Turquant : Cheminements.

- Fevry, Sébastien (2018). Entre rétro et futurisme. Le zeppelin dans la culture visuelle contemporaine. *Recherches en communication*, 46, pp. 93-116.
- Forget, Célia (2012). *Vivre sur la route. Les nouveaux nomades nord-américains*. Montréal : Liber.
- Godbout, Jacques (2007). *Ce qui circule entre nous : donner, recevoir, rendre*. Paris : Seuil.
- González-Ruibal, Alfredo (2008). Time to Destroy. An Archaeology of Supermodernity. *Current Anthropology*, 49(2), pp. 247-279.
- Gorman, Anne (2018). La transmission hypothéquée. *La Revue du M.A.U.S.S.*, 52(2), pp. 226-237.
- Gotman, Anne (1988). *Hériter*. Paris : Presses Universitaires de France.
- Gotman, Anne (2005). *L'héritage*. Paris : Presses Universitaires de France.
- Gotman, Anne (2010). Vers la fin de la transmission ? De l'usage du logement pour assurer ses vieux jours. *Sociologie*, 1(1), pp. 141-159.
- Greiller, Sophie & Reitz, Maude (2014). Pour une architecture à trois ou quatre essieux. *Tracés*, 4, pp. 6-11.
- Haghdad Mofrad, Ghazaleh (2015). *(Sur)vivre et naviguer entre deux eaux : histoires de ruse, de résistance et de "par-être" chez les femmes téhéranaises*. Thèse de Doctorat). Université catholique de Louvain, Louvain-la-Neuve.
- Hanin, Yves (2004). *Mutations spatiales et recompositions territoriales. Les processus territoriaux dans le cas de Court-Saint-Etienne*. Louvain-la-Neuve : Presses Universitaires de Louvain.
- Hanson, Julianne (1998). *Decoding Homes and Houses*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Helmreich, Stefan (2009). *Alien Ocean. Anthropological Voyages in Microbial Seas*. Berkley: University of California Press.
- Helmreich, Stefan (2011). Nature/Culture/seawater. *American Anthropologist*, vol. 113(1), pp. 132-144.
- Héritier, Françoise ; Perrot, Michelle ; Agacinski, Sylviane & Bacharan, Nicole (2011). *La plus belle histoire des femmes*. Paris : Seuil.
- Hughey, Matthew W. (2011). Backstage discourse and the reproduction of white masculinities. *The Sociological Quarterly*, 52(1), pp. 132-153.

Hutchins, Edwin (1995). *Cognition in the wild*. Boston: Massachusetts Institute of Technology.

Ingold, Tim (2000). *The Perception of the Environment. Essays in Livelihood, Dwelling and Skill*. London & New-York: Routledge.

Ingold, Tim (2013). *Making. Anthropology, Archaeology, Art and Architecture*. London & New-York: Routledge.

Kaaristo, Maarja & Rhoden, Steven (2017). Everyday life and water tourism mobilities : mundane aspects of canal travel. *Tourism Geographies*, 19, pp. 78- 95.

Kaufmann, Vincent (2011 [2008]). *Les paradoxes de la mobilité. Bouger, s'enraciner*. Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

Kinder, Kimberley (2015). *The Politics of Urban Water. Changing Waterscapes in Amsterdam*. Georgia: The University of Georgia Press.

Knappett, Carl (2004). The Affordances of Things: a Post-Gibsonian Perspective on the Relationality of Mind and Matter. In Elizabeth DeMarrais, Chris Gosden & Golin Renfrew (éds.) (2004). *Rethinking materiality: the engagement of mind with the material world* (pp. 43-51). Cambridge: McDonald Institute for Archaeological Research.

Knappett, Carl (2015). The rough and the smooth. Care and carelessness in the forgetting of buildings. In Kate Harrell & Jan Driessen (éds) (2015). *THRAVSMA. Contextualising the Intentional Destruction of Objects in the Bronze Age Aegean and Cyprus* (pp. 61-73). Louvain-la-Neuve: Presses Universitaires de Louvain.

Kopytoff, Igor (1986). The cultural biography of things: Commoditization as a process. In Arjun Appadurai (1986). *The social life of things: commodities in cultural perspective* (pp. 64-91). Cambridge: Cambridge University Press.

Krause, Franz & Strang, Veronica (2016). Thinking Relationships Through Water. *Society & Natural Resources*, 29(6), pp. 633-638.

Krause, Franz (2017). Towards an amphibious anthropology of delta life. *Human Ecology*, 45(3), pp. 403-408.

Küchler, Susanne & Were, Graeme (traduction par Ludovic Coupaye) (2009). Empathie avec la matière. Comment repenser la nature de l'action technique. *Techniques & Culture*, 52-53, pp. 190-211.

Kuhne, Joëlle (1999). Une habitation fantôme: le bateau pousseur. In Pierre Erny (dir.) (1999). *Douze contributions à une ethnologie de la maison* (pp. 233-246). Paris : L'Harmattan.

- Laplantine, François (2018). *Penser le sensible*. Paris : Pocket.
- Latour, Bruno (1997 [1991]). *Nous n'avons jamais été modernes*. Essai d'anthropologie symétrique. Paris : La Découverte.
- Latour, Bruno (2012). *Enquête modes d'existence. Une anthropologie des Modernes*. Paris : La Découverte.
- Laumonier, Alexandre (2014). *6/5*. Bruxelles: Zones Sensibles.
- Le Marchand, Arnaud (2016). L'habitat des gens de mer, dans Cousin Grégoire, Loiseau Gaëlla, Viala Laurent, Crozat Dominique, Lièvre Marion (dir.) (2016). *Actualité de l'Habitat Temporaire. De l'habitat rêvé à l'habitat contraint*, Marseille : Terra HN éditions.
- Le Sueur, Bernard (2012). *Navigations intérieures. Histoire de la batellerie de la préhistoire à demain*. Grenoble : Editions Glénat.
- Léger, Jean-Michel & Decup-Pannier, Benoîte (2005). La famille et l'architecte : les coups de dés des concepteurs. *Espaces et sociétés*, 120-121(1), pp. 15-44.
- Leloutre, Géry & Pelgrims, Claire (2017). Le *roadscape* bruxellois. Le rôle de la route dans la rénovation urbaine ou la coproduction d'une infrastructure paysagère. In Tatiana Debroux, Yannick Vanhaelen & Judith Le Maire (éds.) (2017). *L'entrée en ville. Aménager, expérimenter, représenter* (pp. 43-62). Bruxelles : Editions de l'Université de Bruxelles.
- Lemonnier, Pierre (2012). *Mundane objects. Materiality and non-verbal communication*. Walnut Creek: West Coast Press.
- Lemonnier, Pierre (2013). Autoanthropology, Modernity, and Automobiles. In Paul Grace-Brown, Rodney Harrison & Angela Piccini. *The Archaeology of the Contemporary World* (pp. 743-757). Oxford: Oxford University Press.
- Letesson, Quentin (2009). *Du Phénotype au génotype: Analyse de la syntaxe spatiale en architecture minoenne (MMIIIB – MRIB)*. Université catholique de Louvain, Louvain-la-Neuve.
- Lion, Gaspard (2015). *Incertaines demeures. Enquête sur l'habitat précaire*. Paris : Bayard.
- Lion, Gaspard (2018). *Habiter en camping. Trajectoire de membres des classes populaires dans le logement non ordinaire* (Thèse de Doctorat) Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris.
- Lowenhaupt Tsing, Anna (2017). *Le champignon de la fin du monde. Sur la possibilité de vivre dans les ruines du capitalisme*. Paris : La Découverte.
- Macé, Marielle (2016). *Styles. Critiques de nos formes de vie*. Paris : Gallimard.

Maffesoli, Michel (1997). *Du nomadisme. Vagabondages initiatiques*. Paris : Librairie Générale Française.

Markkula, Johanna (2011). 'Any port in a storm': responding to crisis in the world of shipping. *Social Anthropology*, 19(3), pp. 297-304.

Mbembe, Achille (2000). À propos des écritures africaines de soi. *Politique Africaine*, 77, pp. 17-43.

Mellström, Ulf (2004). Machines and Masculine Subjectivity. Technology as an Integral Part of Men's Life Experiences. *Men and Masculinities*, 6(4), pp. 368-382.

Mésini, Béatrice (2011). Quelle reconnaissance de l'habitat léger, mobile et éphémère ? . *Techniques & Culture*, 56. [En ligne] DOI : 10.4000/tc.5742 .

Michel, Franck (2009). *Routes. Eloge de l'autonomadie. Une anthropologie du voyage, du nomadisme et de l'autonomie*. Laval: Presses de l'Université de Laval.

Mohsen, Mostafavi & Leatherbarrow, David (1993). *On Weathering. The life of Buildings In Time*. Boston: Massachusetts Institute of Technology.

Moley, Christian (1998). *L'architecture du logement. Culture et logiques d'une norme héritée*. Paris: Anthropos.

Monjaret, Anne (2012). Espaces d'espèces. Les coquillages ordinaires chez soi ou une invitation à un voyage intérieur. *Techniques & Culture*, 59(2), pp. 62-77.

Munafò, Sébastien (2014). Questionner l'effet barbecue. *Forum Vies Mobiles*. [En ligne] URL : <http://fr.forumviesmobiles.org/video/2014/11/26/questionner-leffet-barbecue-2686>

Norman, Donald. A. (2004). *Emotional Design. Why we love (or hate) everyday things*. New York: Basic Books.

O'Leary, Heater (2016). Between Stagnancy and Affluence: Reinterpreting Water Poverty and Domestic Flows in Delhi, India. *Society & Natural Resources*, 29(6), pp. 639-653.

OCDE (2015). *Études économiques de l'OCDE. Belgique*. Paris: Comité d'examen des situations économiques et des problèmes de développement.

Olivier de Sardan, Jean-Pierre (2004). La rigueur du qualitatif. L'anthropologie comme science empirique. *Espace Temps*, 84-86, pp. 38-50

Olivier de Sardan, Jean-Pierre (2008). *La rigueur du qualitatif. Les contraintes empiriques de l'interprétation socio-anthropologique*. Louvain-la-Neuve : Academia.

- Ouattara, Fatoumata (2004). Une étrange familiarité. *Cahiers d'études africaines*, 175. DOI : 10.4000/etudesafriaines.4765
- Palsky, Gilles (2013). Cartographie participative, cartographie indisciplinée. *L'Information géographique*, 77(4), pp. 10-25.
- Parvais, Olivier (éd. resp.) (2007). *Découvrir l'ancien Canal Charleroi-Bruxelles*. Clabecq : Contrat de Rivière Senne.
- Pattaroni, Luca (2013). Mode de vie. *Forum Vies Mobiles*. [En ligne] URL : <http://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mode-vie-1754>
- Pattaroni, Luca ; Vincent Kaufmann & Adriana Rabinovich (2009). *Habitat en devenir. Enjeux territoriaux, politiques et sociaux du logement en Suisse*. Lausanne : Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.
- Paul, Charlotte & Raimbault, Nicolas (2013). Habiter le fleuve : la « flurbanité » des bateliers du bassin de la Seine. *EspacesTemps.net*. [En ligne] URL : <https://www.espacestemp.net/articles/habiter-le-fleuve/>
- Pedler, Emmanuel (2016). *L'esprit des lieux. Réflexions sur une architecture ordinaire*. Paris : Editions EHESS.
- Pinchedez, Annette (1992). *Croyances et coutumes des gens de rivières et de canaux. Histoire et dictionnaire*. Paris : Tallandier.
- Proutiere, Gwenaele ; Mauion, Helen ; Guichard-Claudic, Yvonne ; Bigot, Jean – François ; Couderc-Morandeanu Stéphanie ; et. al. (2016). *La mer au féminin : Essai pluridisciplinaire sur l'évolution du rôle et du statut des femmes dans les activités maritimes* (Rapport de recherche). Nantes : Université de Nantes.
- Puissant, Jean ; Van Praag, Yannik & Nakhlé, Lise (2014). Histoire/Patrimoine. Le canal au cœur des transformations urbaines. In Lise Nakhlé & Frédéric Raynaud (dir.) (2014). *Canal ? Vous avez dit canal ?! Etat des lieux illustré du Territoire du Canal à Bruxelles* (pp. 31-41). Bruxelles : ADT-ATO.
- Rapoport, Amos (1969). *House Form and Culture*. Upper Saddle River : Prentice Hall.
- Reitz, Maude (2016). *Assembler son quotidien sur la route : une ethnographie de l'habiter mobile contemporain* (Thèse de Doctorat). Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, Lausanne.
- Retaillé, Denis (2014a). De l'espace nomade à l'espace mobile en passant par l'espace du contrat : une expérience théorique. *Canadian Journal of African Studies*, 48(1), pp. 13-28.

Retaillé, Denis (2014b). De l'horizon borné à l'horizon ouvert. *Bulletin de la Société de géographie de Liège*, 62(1), pp. 7-14.

Reyniers, Alain (2008). La mobilité des tsiganes en Europe : entre fantasmes et réalités. *Hermès*, 51(2), pp. 107-111.

Reyniers, Alain (2017). Les Roms, entre fascination, préjugés et rejet. In Olivier Bonny (dir.), *Pour une image juste... Les Roms face aux médias : mécanismes, enjeux et pistes* (s.p.). Bruxelles : Ilo Romano CRIR.

Roblin, Laurent (2006). *Mémoire en Images. Mariniers. Vie et quotidien. 1880-1960*. Saint-Cyr-Sur-Loire : Editions Alan Sutton.

Romain, Fanny (2010). *La construction contemporaine des paysages fluviaux urbains (le cas de deux villes nord méditerranéennes : Perpignan et Montpellier)* (Thèse de Doctorat). AgroParisTech, Paris.

Roux, Nicole (2016). La propriété de son habitat, capital de protection sociale remis en question. In Sylvette Denèfle (dir.) (2016). *Repenser la propriété. Des alternatives pour habiter* (pp. 117-126). Rennes : Presses universitaires de Rennes.

Salembier, Chloé (2015). *Questionner « l'Habiter » en temps de transition postcommuniste. Du corps au monde. Parcours ethnographique des espaces d'un quartier de Bucarest menacé d'expulsion* (Thèse de Doctorat). Université catholique de Louvain, Louvain-la-Neuve.

Sepia Conseils (2007). *Etude des rejets domestiques issus des bateaux-logements : état des lieux et diagnostic. Proposition de solutions*. Paris : Fédération des Associations de Défense de l'Habitat Fluvial ; Agence de l'eau Seine-Normandie & Conseil général des Hauts de Seine.

Serfaty-Garzon, Perla (2003a). *Chez soi. Les territoires de l'intimité*. Paris : Armand Colin.

Serfaty-Garzon, Perla. (2003b). La cave et le grenier. In Marion Segaud, Jacques Brun, & Jean-Claude Driant (éds.). *Dictionnaire critique de l'habitat et du logement* (pp. 58-59). Paris : Armand Colin.

Severi, Carlo (2010). La parole prêtée, ou comment parlent les images. In Carlo Severi & Julien Bonhomme (éds.), *Paroles en actes. Anthropologie et Pragmatique. Cahiers d'Anthropologie Sociale (5)* (pp. 11-40). Paris: L'Herne.

Shackleford, Ben A. (1999). Masculinity, Hierarchy, and the Auto Racing Fraternity. The Pit Stop as a Celebration of Social Roles. *Men and Masculinities*, 6(4), pp. 368-382.

Sheller, Mimi (2004). Automotive Emotions: Feeling the Car. *Theory, Culture and Society*, 21(4-5), pp. 221-242.

Singleton, Michael (2005). Pensées nomades. Penser nomade. In Françoise Hiraux (éd.) *Etudiants du 21^e siècle* (pp. 87-108). Louvain-la-Neuve : Bruylant-Academia.

Singleton, Michael (2008). De l'anthropologie appliquée à l'anthropologue impliqué. *Recherches sociologiques et anthropologiques*. 39(2). DOI : 10.4000/rsa.350

Site internet de l'office belge de statistique (Statbel) : <http://statbel.fgov.be>

Site internet de l'office de statistique de l'Union européenne (Eurostat) : <http://ec.europa.eu/>

Site internet de la bibliothèque en ligne de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) : <https://www.oecd-ilibrary.org/>

Site internet du Service Public Fédéral Mobilité et Transport du gouvernement belge : <http://mobilit.belgium.be/fr>

Steinberg, Philip & Peters, Kimberley (2015). Wet ontologies, fluid spaces: giving depth to volume through oceanic thinking. *Environment and Planning D: Society and Space*, 33, pp. 247-264.

Thomas, Marie-Paule & Pattaroni, Luca (2012). Choix résidentiels et différenciation des modes de vie des familles de classes moyennes en Suisse. *Espaces et sociétés*, 1 (148-149), pp. 111-127.

Thomas, Marie-Paule (2011). *En quête d'habitat : choix résidentiels et différenciation des modes de vie familiaux en Suisse* (Thèse de Doctorat). Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, Lausanne.

Urbain, Jean-Didier (2003 [1998]). *Secrets de voyage. menteurs, imposteurs et autres voyageurs impossibles*. Paris : Petit Bibliothèque Payot.

Van Crielingen, Mathieu (2014). A qui appartient l'espace public ? . *BIS (Bruxelles Informations Sociales)*, n°172, pp. 34-40.

Vogeleisen, Denise (1999). La péniche, une maison flottante. Dans Erny Pierre (dir.) (1999). *Douze contributions à une ethnologie de la maison*. Paris : L'Harmattan, pp. 209-232.

Vuilleminot, Anne-Marie (2009). *La yourte et la mesure du monde. Avec les nomades au Kazakhstan*. Louvain-la-Neuve : Academia.

Vuillemenot, Anne-Marie (2011). L'anthropologue en exil. *Anthropologie et Sociétés*, vol. 35(3), pp. 127-145.

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

Waterwegen en Zeekanaal (Leo Clinkers, ed. resp.) (2013). *Woonboten op koers*. Willebroek: Waterwegen en Zeekanaal NV.

Wijnakker, Raoul (1982). Gestion des entreprises pour satisfaire les besoins de transport. Transports Fluviaux de Marchandises. *Rapports introductifs et synthèse du Symposium international sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports*, pp. 340-363.

Zeebroek, Renaud ; Decroly, Jean-Michel & Gosselain, Olivier (2009). Casseroles, légumes et Halloween. Une approche multiscalaire des phénomènes de diffusion. *Techniques et cultures*, (51). DOI : <http://tc.revues.org/4586>.

Zelizer, Viviana A. (2005). *La signification sociale de l'argent*. Paris : Seuil.

Zitouni & Thoreau (2018). Contre l'effondrement. Agir pour des milieux vivaces. *L'entonnoir*. [En ligne] URL : <https://www.entonnoir.org/2018/12/13/contre-leffondrement/?fbclid=IwAR0sltA39K7AEPTXzCcWlp4BoEC0eGvWxDyuxuURPxEFxMm88uVXEXaDpmg>

LEXIQUE

Les termes en italiques sont repris sur le schéma en début de travail.

Définitions en partie issues de (Daffe, 2012) et du Lexique fluvial et batelier en ligne :
<http://projetbabel.org/fluvial/a.htm>

#

38 mètres : voir « Freycinet » et « Spits ».

A

Accastillage (assemillage) : équipement, matériel fixe et mobile (amarres, bollards,...) sur le bateau.

Anode sacrificielle : conducteur électronique ou ionique qui permet la circulation de courant par son oxydation (Wikipédia). Utilisé pour protéger les parties métalliques immergées d'un bateau des dégâts occasionnés par des déperditions de courant.

Avalant : qui descend le cours d'eau, qui s'éloigne de la source (et donc, qui s'approche de l'aval).

B

Baquet (de Charleroi) : ancien bateau adapté à la navigation sur l'ancien canal de Bruxelles à Charleroi.

Barre franche : système de gouverne où le pilotage s'effectue directement sur le safran via le timon.

Bassinée : Manœuvre d'une écluse (remplissage et vidage) ; équivaut au volume d'eau consommé par son remplissage ou son vidage. Désigne également le nombre de bateaux qui bénéficient en même temps de l'éclusage ou encore le passage d'un bateau dans l'écluse (syn. : sassement, éclusage).

Bateau poubelle : Se dit d'un bateau dont l'état d'entretien laisse à désirer (rouille apparente, peinture écaillée, mousse sur les bordailles, tas d'objets entreposés sur le pont,...).

Bief : section de fleuve ou de canal borné par deux écluses ou deux barrages.

Bollard : pièce en métal, en fonte ou en pierre, en forme de cylindre ou de champignon destinée à l'amarrage des bateaux, à quai (sur la berge) ou à bord (sur l'éveule) (syn. : pieu, bitte).

Bordailles : flancs, « parois formant les côtés du bateau » (Deltenre, 1999 : 4) (syn. : muraille).

C

Capot : « trappe placée sur l'éveule », permettant d'accéder aux cales ou parfois, dans le cas des bateaux-logements, à l'habitation aménagée dans ces cales.

Carénage : action de « caréner », soit repeindre et nettoyer les œuvres vives (parties immergées de la coque) d'un bateau.

Chômage : fermeture par assèchement d'un tronçon de voie d'eau, souvent entre deux écluses, pour procéder aux travaux d'entretien.

Contre-halage : chemin placé de l'autre côté du chemin de halage, sur l'autre rive.

Convoi poussé : ensemble de plusieurs embarcations solidarisées dont l'une tracte ou propulse.

Couple (s'amarrer à, naviguer à) : attacher deux bateaux côte à côte (bord à bord).

Cul : arrière du bateau (« poupe » en maritime).

D

D'à terre : « gens d'à terre », personnes étrangères au système batelier et vivant soit sur la terre ferme soit, comme dans le cas des bateaux d'habitation, étant montées à bord.

Devise : nom d'un bateau en fluvial.

Doublantes : quand une coque n'a plus l'épaisseur réglementaire, plaque d'acier posée pour la renforcer.

E

Ecoutilles : panneaux amovibles, arqués, la plupart du temps en aluminium (mais en bois auparavant), recouvrant la cale pour en protéger le chargement.

Equoirre(r) : s'amarrer tout en maintenant le bateau à une certaine distance du bord, à l'aide d'une paire de planches disposées à l'avant et à l'arrière.

Etambot : structure arrière d'un embarcation, où se trouve le gouvernail.

Étrave : partie à l'avant du bateau, là où les bordailles (ou les épaulures) se rejoignent sur la quille.

F

Fargues : parties surélevées de l'étrave et de la poupe où est généralement inscrite la devise du bateau.

Fret : marchandise à transporter ; mais aussi : « rémunération due par l'affrèteur » pour le transport de celle-ci (Deltenre, 1999 : 9); ou encore : voyage effectué pour l'acheminement de la cargaison.

Freycinet : nom donné aux bateaux de construction française dont le gabarit est standardisé selon les mesures suivantes : 38 mètres de long sur 5,04 de large, tirant d'eau d'1,80m et tirant d'air de 3,50m, tonnage de 300 tonnes. Son équivalent belge est le Spits. Initialement, ce nom est celui du ministre des travaux publics Charles de Saulces de Freycinet (1828-1923) qui, sous la Troisième République, entreprit un programme d'extension et d'uniformisation des voies fluviales française,

sur un gabarit minimum plus grand [...] de manière à ce que la France puisse recevoir sur ses canaux et rivières les grands bateaux flamands, et notamment la « péniche flamande » ou « spits ». [...] Le gabarit Freycinet, majoritaire en France, est aujourd'hui considéré comme dépassé. (Freycinet, sur <http://projetbabel.org/fluvial/f.htm>)

Pour cette dernière raison, beaucoup de Freycinet sont devenus des bateaux-logements.

G

Gabarit : dimensions maximales théoriques « des bateaux admis sur une voie d'eau, déterminé[es] par les dimensions des écluses, le mouillage, la hauteur libre sous les ponts, et le rayon des courbes. » (Gabarit, sur <http://projetbabel.org/fluval/g.htm>) Sont maintenant considérés comme « petits gabarits » les bateaux de type Freycinet, tjalk, sambrésien,...

Gaffe : perche munie d'un crochet à l'une de ses extrémités.

H

Hiloires (syn. Denbord) : « Bords verticaux de la cale, en haut de celle-ci, et au-dessus de la coque » (Hiloires, sur <http://projetbabel.org/fluval/h.htm>)

L

Ligne de flottaison : ligne (fictive, marquée par l'eau) séparant les œuvres mortes (parties hors de l'eau et les œuvres vives (parties immergées)).

M

Macaron : barre du bateau, roue du gouvernail se trouvant dans la marquise d'où l'on pilote/dirige le bateau.

Marquise : poste de pilotage abrité (syn. : timonerie).

Montant : bateau qui remonte le cours d'eau.

Moustaches : importants renforts placés sur les épaulures avant et arrière pour les protéger. « Moustache » est parfois utilisé comme synonyme d'« arrivote », à la différence que les moustaches sont souvent plus grosses.

P

Peak (aussi écrit : « pic », « pick »,...) (*avant-arrière*) : parties non occupées par les cales ; compartiments où prennent place, à l'arrière, les pièces du roef.

Plat-bord : passage étroit longeant les denbords, sur lequel on peut circuler et rejoindre les veules avant et arrière. Sur les bateaux de commerce, les plats-bords doivent maintenant atteindre une dimension minimum pour éviter les chutes par-dessus bord car c'est là que s'effectuent également tous types de manœuvres (chargement, déchargement, câbles, cordes...).

Poupe : arrière du bateau.

Pousseur : bateau propulseur dont la fonction est de pousser des barges en convoi.

R

Rampage : « courbure longitudinale du bateau obtenue en donnant à l'avant et à l'arrière une forme relevée, et en cintrant éventuellement toute la coque. Sur les bateaux de généalogie maritime comme les tjalks et les péniches flamandes, le rampage est assez prononcé, alors qu'il est quasiment nul sur les bateaux strictement fluviaux comme le chaland de Loire autrefois ou les actuels chalands du Rhin. Le rampage est l'équivalent fluvial de la tonture maritime » (Rampage sur <http://projetbabel.org/fluvial/qr.htm#r>)

Rouf, roef (avant – arrière) : logement de la famille marinière. Celui-ci est surélevé par rapport aux plats-bords et veules. On y accède par la marquise (il peut être devant ou derrière celle-ci).

S

Sabot : voir « baquet ».

Safran : partie du gouvernail située à l'arrière du bateau, articulée sur un axe vertical et orientée par la barre pour diriger le bateau.

Sas : bassin, dont le niveau d'eau varie en fonction des bassinées (ou sassées), compris entre les portes de l'écluse et ses murs latéraux (bajoyers).

Spits : bateau de commerce d'origine flamande (syn. : péniche flamande, pointu de Meuse, trente-huit mètres). Dimensions standards: L=38,50m ; l=5m ; tirant d'eau : 2,20m ; tirant d'air : 3,55 ; T=300 (Lebeau, 1999 : 117). Devenues trop petites pour le transport de marchandises, elles sont couramment transformées en bateaux-logements. Voir aussi « Freycinet », son pendant français.

Superstructure d'habitation : constructions placées plus haut que le pont, généralement en lieu et place des écoutilles, qui permettent de gagner en hauteur sur des bateaux dont les cales ont été transformées en pièces de vie.

T

Timon : manche de la barre franche.

Timonerie : voir « Marquise ».

Tirant d'air : se mesure entre le point le plus haut du bateau et le niveau de l'eau.

Tirant d'eau : se mesure entre le niveau de l'eau et le point le plus bas du bateau (syn. : enfoncement).

Tjalk : ancêtre de la péniche flamande. Bateau de transport, autrefois à voile, d'origine hollandaise (formes pleines, deux dérives latérales). Au vu de leur ancienneté et de leur faible tonnage (environ 70 tonnes), les tjalks ne naviguent plus en commerce.

RÉSUMÉ

Bien que souvent envisagé comme une excentricité minoritaire et isolée, vivre sur l'eau représente aujourd'hui pour un nombre croissant de Belges une opportunité de vie convaincante, désirée et désirable. Et ce, d'autant plus à l'heure où les fronts d'eau connaissent un renouveau lié à l'émergence de loisirs, d'activités touristiques et de projets immobiliers. Sur les 470 km de voies navigables que comptent les Régions wallonne et bruxelloise, environ 400 personnes ont choisi de poser les amarres de leurs habitations flottantes. Ce sont ces « gens d'à terre » – et non les professionnels du transport fluvial (bateliers ou mariniers) – ayant délaissé leur maison terrestre pour vivre à bord de bateaux de commerce désormais affectés à des fins de résidence, qui sont au centre de cette thèse.

Cette monographie représente l'aboutissement de plusieurs années d'observation participante avec ces habitants de péniches. Dans ces pages, le phénomène est abordé sous l'angle de leurs modes de vie, dans leurs dimensions à la fois sensibles, sociales et fonctionnelles. L'auteure y décrit comment, à partir de l'actualisation des formes et pratiques liées à la péniche traditionnelle, se redéfinissent un « chez soi » et des rapports à autrui, en interaction constante avec les prises offertes par l'environnement ainsi qu'avec des temporalités spécifiques. Ce faisant, ce sont aussi des expériences, des idéaux ainsi que des imaginaires liés aux circulations dans l'espace autant que dans le temps qui sont investigués. En effet, ces bateaux ne sont peut-être pas aussi statiques qu'il n'y paraît.

En définitive, plutôt que de remplacer d'anciens modes de vie considérés comme obsolètes, cette forme d'habitation non conventionnelle semble s'affirmer comme une appropriation de territoires locaux et nationaux. Phénomène hybride, il questionne mais réaffirme l'importance de pratiques connues sur la terre ferme en termes de résidence, de propriété, de transmission, de mémoire et de mobilité.