

Alphonse Debray : profession marinier.

Ce témoignage a été recueilli par Charly Bayou (animateur du Musée de la batellerie de l'ouest) et publié dans « le canal de Nantes à Brest » de Loïc Abed aux Editions CMD.

Vous avez connu deux types de bateaux : la péniche et l'automoteur. Quelles sont les différences entre ces deux types ?

Pour le chaland nantais halé par un cheval, le marinier était dispensé de permis de conduire [...]. La vitesse moyenne en charge était de 2 km/h et à vide de 4 km/h par «belle eau». Le midi, tout le monde s'arrêtait (homme et cheval) pour faire «dînée» qui permettait au cheval de manger et de souffler. Avec les automoteurs, il a fallu passer un certificat de capacité de capitaine-mécanicien [...]. Cela fait une grande différence. La vitesse aussi a changé. Dans de bonnes conditions, on pouvait faire jusqu'à 30km par jour en charge et 120-130km à vide. Mon père m'a toujours dit que c'était plus dur avec un automoteur qu'avec le bateau à cheval. Pour donner un exemple, en échelle d'écluses, avec le cheval on passait 25 écluses. Avec le moteur, record de mon père, on passait 74 écluses dans la journée. Il n'y avait plus d'arrêt le midi, on commençait la journée à 5h et demie du matin pour finir normalement à 9h pour le passage de la dernière écluse et, suivant le chemin à parcourir jusqu'à la suivante la journée pouvait se prolonger de 4 ou 5 heures.



Attention ce n'est pas Alphonse...mais cette photo montre que l'on vivait souvent en famille sur la péniche.

Quelles étaient les règles de navigations ?

Sur le canal, le règlement indique que tout bateau avalant est prioritaire sur le bateau montant. [...]En effet, l'avalant ne peut pas freiner. Le bateau avalant demande au bateau montant de se mettre à gauche par deux coups de corne, ou à droite par un seul coup. Par temps de brume, on donnait un coup de corne long toutes les trois minutes pour bien se faire entendre. [...] Et quand on arrive aux écluses, on donne trois coups de corne pour signaler notre présence.

Comment trouviez-vous du travail ?

[...] Mon père était en bureau avec cinq autres mariniers, sous le nom de «Ouest Transports Fluviaux», quai Ceineray à Nantes. On avait un courtier à Nantes, un autre à Rennes, qui s'occupaient de prendre contact avec la clientèle. Mais il arrivait aussi aux mariniers de prendre contact directement avec la clientèle et de trouver eux-mêmes leur fret quelques fois. Cela se passait sur le quai ou en buvant un coup au bistrot le plus proche.

Quelles étaient vos conditions de travail ?

Quand on chargeait du sable de Loire, cela se faisait à la drague. Il n'y avait pas besoin d'hommes, par contre pour les agrégats de carrières, on travaillait à la brouette, au wagonnet ou même au camion et là, la carrière fournissait le personnel. Avec la brouette, 15 hommes chargeaient 105 tonnes en trois heures.[...]

On était toujours tributaires du temps. La navigation se faisait normalement toute l'année, sauf pendant le chômage qui permettait aux ponts et Chaussées d'entretenir le canal. Cela durait un mois pendant lequel nous faisons tous les travaux nécessaires au bon entretien du bateau avec une mise à terre tous les trois ou quatre ans. Mais l'hiver, nous pouvions être aussi arrêtés par les crues, la glace, et à la belle saison, la sécheresse, ce qui explique les 15 ou 17 heures de travail nécessaires quand tout allait bien, sinon ce n'était pas rentable.