



L'ACTUALITÉ ...

Spécial : entrée au musée de la pente d'eau de Montech (82)

... À L'ARRACHE-PIÈCE

- Mis en service en 1974, cet ouvrage construit pour l'équivalent de 17 millions d'euros actuels a fonctionné 35 ans. Durée de vie supérieure à celle d'autres innovations de l'époque : le minitel (32 ans), le Concorde (24 ans), l'aérotrain (0 année). Maillon d'une plus vaste opération de modernisation du canal des Deux Mers, il a été conçu par l'ingénieur des Ponts et Chaussées, **JEAN AUBERT** qui a remis ça quelques années plus tard à Fonsérannes. Mais avec moins de réussite, l'ascenseur de Béziers (34) n'étant jamais entré en service ; la modernisation s'est arrêtée là. C'est la marche arrière de cette mise au gabarit Freycinet (38,50 m) qui commence.
- En panne depuis dix ans, les motrices accouplées de la pente d'eau étaient en attente de réparation. Réparation de quoi, si quelqu'un le sait. ... ? On verra bien quand il faudra la positionner à mi-pente ! Ce qui est sûr, c'est qu'au bout de ces années, sa mise hors service ne pouvait pas soulever de vagues, elle est, comme qui dirait, naturelle. D'ici à penser que l'opération était préparée et programmée par VNF... Dans quelques années, peut-être, se posera, de nouveau, le problème du tas de ferraille monumental qu'elles risquent de devenir. Monument à la gloire de qui ?
- Montech (82) et Béziers (34) sur le canal des Deux Mers confirment l'avis de **L'UNION DES ENTREPRISES FLUVIALES** (UEF) que les voies d'eau de l'ouest et du sud du pays ne présentent aucun intérêt pour les décideurs nationaux. Quand l'autre ascenseur à bateau du pays, à Arzwiller (57), est tombé en panne en 2013 ; il a été réparé et remis en service en 2015. Est-ce parce qu'il est sur le canal de la Marne au Rhin ? Ou parce qu'il assure encore un peu de transport de marchandises, transport apparemment plus intéressant pour VNF que celui de passagers ?



Au bas de la pente, les motrices et, entre elles, le masque qui, une fois descendu et le bateau en place, permet de monter le bateau sur l'eau retenue par le maque.

- Le [dossier de presse VNF](#) expliquant le projet "muséographique" de Montech n'est pas très disert sur le sort réservé aux motrices : à peine une petite dizaine de lignes dispersée sur 5 pages. Et l'ouvrage est qualifié de "machine" ce qui n'est pas élégant et ne témoigne pas d'une grande considération pour l'ouvrage et pour le métier. Heureusement, féminisé, le terme est moins brutal ; il s'en est fallu de peu que l'ouvrage ne devienne le "machin" ...

- Est-ce qu'il n'y aurait pas un peu d'égoïsme territorial dans ce projet ? Pour le bénéfice d'un bout de territoire, les bateaux de plus de 30 mètres circulant sur le canal de Garonne entre Toulouse et Bordeaux ne passeront plus alors que la pente admettait jusqu'à 40 mètres. On s'étonnera que **la commission territoriale** prévue par le code des transports pour parer à ce risque – grave pour une infrastructure de transport – n'ait pas été consultée. Et l' "Association des communes riveraines du canal des Deux Mers" alors ! Pas très collaboratif, tout ça. Si ce projet à l'horizon 2020, année des élections municipales, permet la réélection des élus qui l'ont financé, il aura, au moins, cette utilité. Il est clair que le trafic fluvial n'a pas les mêmes échéances ...

- Le projet découragera certainement toute perspective d'investissement dans le transport fluvial alors qu'un important opérateur de transport de passagers avait proposé de participer, financièrement, à la remise en service. Pendant que sur le Tarn, à Villemur (31) ou Montauban (82) des citoyens soutenus par leurs élus (et réciproquement) remettent en état des écluses abandonnées, l'État et VNF ferment des ouvrages à Montech ou à Toulouse. Toulouse où, sur la Garonne, une écluse aux dimensions identiques à celles de Montech est fermée depuis des années.



Voici la pente que remontaient les motrices

- Quel manque d'imagination tout ça. Alors que Montech est sur une croisée de voies d'eau avec un canal vers Montauban et le Tarn et disposait, même, d'une base de location de bateaux qui a fini par mettre la clé sous la porte. Et VNF qui emploie 850 000 € pour réduire le gabarit de passage de la voie en fermant un ouvrage utile à une navigation touristique et commerciale en expansion. Navigation utile au plus grand bénéfice des finances du pays et des régions. Dire que la loi a fixé pour mission à cet établissement d' "*assurer (...) la promotion des voies navigables (...) en développant un transport fluvial complémentaire des autres modes de transport*" (code des transports : L4311-1).



En haut, direction la Méditerranée ...

- Trente-cinq ans de service, c'est tout de même honorable. La route Langon – Blagnac spécialement aménagée en 2004 pour les convois de l'Airbus A380 n'aura pas duré la moitié. Va-t-on en faire un musée lorsque la production de cet avion s'arrêtera ? Et pas que la route, les porteurs (camions et barges), les grues, les pontons, Développement durable, dites-vous ?

- Comment va fonctionner ce projet dont personne ne souhaite l'échec ? Une friche industrielle – ancienne papeterie – fait partie de l'opération, c'est sa requalification pour un coût total de 3,2 M€ qui donne l'occasion à VNF de se débarrasser de la pente. Mais entre ce bâtiment et les motrices, il y a plus de 3 km (A/R) de voie sur berge avec pour seule animation la voie d'eau. Et, à l'heure actuelle, plus aucun bateau professionnel n'y passe, le dernier en service a fait faillite quand l'ouvrage est tombé en panne.
- Est-ce qu'on va sortir un jour de l'équation "transport fluvial = transport de marchandises" ? Le directeur général de VNF, lui-même, en affirmant qu'à moins de 1 000 tonnes, ce moyen de transport n'est pas compétitif laisse supposer que le transport fluvial n'a d'avenir que pour les gros capitaux. Ce ne peut pas être son propos car le transport de passagers sur des voies d'eau à gabarit réduit a un avenir pour les petites et moyennes entreprises. Et si l'Europe s'oriente vers une division du travail qui assigne au sud de l'Union l'accueil des touristes, pourquoi ne pas saisir l'opportunité ? Les transporteurs de marchandises passés, aujourd'hui, au transport de passagers se sont bien adaptés. Et pourtant transporter des passagers aujourd'hui n'est pas une sinécure avec la palanquée de normes qui est à respecter et les exigences de confort des consommateurs actuels.
- L'arrêt de cet ouvrage ne sera, peut-être, pas obligatoirement une mauvaise idée à l'heure où la production de masse, notamment le tourisme de masse, génère des questions capitales. Mais un débat public autour de cette question n'était pas superflu. Décider la fermeture d'un ouvrage utile au transport, sans pas même consulter les transporteurs professionnels, ressemble à un déni de démocratie. Même si la décision a été prise entre gens avisés.