

Les pentes d'eau sur la mauvaise pente ?

Dans les années 70, des ingénieurs hardis ont cherché à remplacer les échelles d'écluses du canal du Midi par des systèmes élévateurs plus modernes. C'était l'époque où l'on voulait mettre cette voie d'eau au gabarit Freycinet de Sète à Toulouse, comme elle l'était déjà de Toulouse à Bordeaux. (C'était logique. Il eut fallu continuer et l'avenir nous donnera certainement tort de ne l'avoir pas poursuivi, mais passons sur cette controverse d'hier...

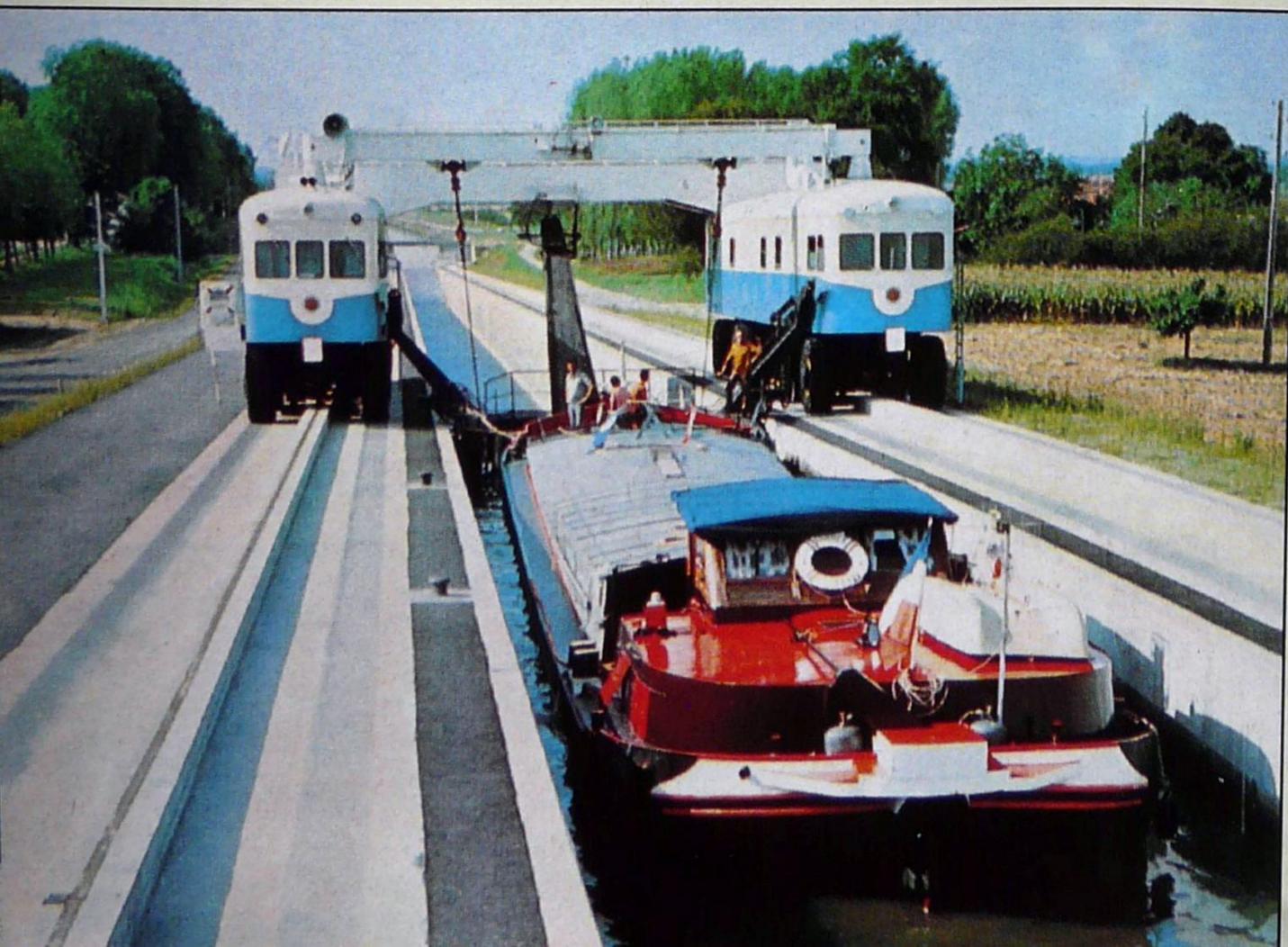
On a retenu le système assez culotté de la pente d'eau. A la place de plusieurs écluses, on taille à flanc de colline une large gouttière. Un engin à cheval sur la gouttière remonte la pente en poussant devant lui une sorte de raclette ou d'écope qui traîne sur le fond. En repoussant la masse d'eau, il hisse aussi le bateau qui s'y trouve. Une fois en haut, l'engin peut relever sa raclette, le bateau hissé dans le canal continue tout seul.

Même chose pour la descente. C'est beaucoup plus rapide qu'un ascenseur vertical, ça blesse moins le paysage, ça consomme très peu d'eau, ce qui valut de grands éloges à son concepteur, l'ingénieur général des Ponts Jean Aubert. Bien des avantages qui firent de la pente d'eau de Montech, la première au monde, notre orgueil des années 70. Le bateau qui transite ne quitte pas l'eau qui l'entoure et n'a pas non plus à pivoter sur lui-même, à l'encontre d'autres systèmes. Il faut y être passé pour comprendre l'ébahissement des spectateurs devant la manoeuvre.

Dix ans après, une deuxième pente d'eau, à Fonsérannes, fut mise en service pour franchir les sept écluses qui descendent sur Béziers. Même principe mais application un peu différente. A Montech ce sont deux tracteurs, un de chaque côté de la gouttière, qui poussent de concert la raclette. A Fonsérannes, c'est un seul engin dont

les hautes pattes prennent appui sur chaque rive. Cela revient au même. Mais la mise au gabarit Freycinet était arrêtée, il n'y a plus de péniches de commerce sur ce parcours. L'administration se demande donc depuis des années s'ils se justifient vraiment pour la plaisance. Les engins vieillissant mal, l'entretien coûte de plus en plus cher, et les pannes se multiplient. Il y a peu d'années, on a même frôlé la grosse tuile. Pratiquement on ne peut les utiliser que sur demande. Heureusement que les anciennes écluses ont été maintenues en service juste à côté ! Maintenant VNF demande un droit de passage élevé qui s'ajoute au péage des canaux, ce qui augmente l'effet dissuasif. Quelle est, cet été, la situation de ces deux pentes d'eau sur la mauvaise pente ? A Montech, les plaisanciers sont dirigés obligatoirement sur l'échelle d'écluses. Les bateaux à passagers et les rares marinières pren-

70



Montech. La première du genre.

Deux motrices électro-diesel (Ph. ONN).
Les fêtes du 20ème anniversaire de la
pente d'eau, en juillet, ont été annulées.
La commune et le département se sont
déclarés à court de budget.

Fonsérannes (page suivante). En haut, en
1989, quand ça marchait. Pas de bruit,
pas d'à-coup. Un haut-parleur souhaite la
bienvenue aux plaisanciers. (Photo Alain
Roques).

En bas, deux bateaux d'un coup, la même
année. (Photo Thomas).

nent la pente, mais avec un long délai de préavis. D'après le conducteur, chaque passage revient très cher à la collectivité : 1.500F !

Le coeur du problème est le système diesel-électrique et ses deux moteurs de 1.000 chevaux, d'un modèle ancien. Selon une étude locale, la solution est de passer en tout électrique, grâce à une alimentation par trolley ou pantographe. (Il faudrait huit moteurs électriques alimentés en courant continu). La transformation serait assez simple. On pourrait de la sorte ramener le coût par passage aux environs de 200F.

A Fonsérannes, autre problème. L'engin n'est plus aux normes de sécurité, ou plus exactement ce sont les diverses sécurités qui ne sont plus aux normes. Des histoires d'alarme, d'avertisseurs... Il n'a pourtant que dix ans d'existence, mais il n'est pas à la hauteur de son aîné. Son concepteur a senti venir les problèmes à Montech et a pour cette raison rejeté le système diesel-électrique en faveur du tout hydraulique. Huit roues de chaque côté, donc un moteur hydraulique actionnant directement chacune des roues. Dix-huit moteurs au total. Résultat, un vrai bazar, nous a confié un technicien local, chaque fois qu'on veut s'en servir, il faut des heures de préparation et ça gaspille des centaines de litres d'huile. Une exagération verbale peut-être... A part cela, c'est épatant. En pas dix minutes vous êtes en haut.

La vérité est qu'ils étaient faits certainement l'un et l'autre pour un usage quotidien et non occasionnel, et pour suivre un programme de modernisation qui n'a jamais été respecté. A Fonsérannes il est question de le faire fonctionner désormais à dates et heures fixes, une fois la machine remise au goût du jour. Au lieu d'attendre les usagers, ce sont les usagers qui attendront s'ils veulent l'utiliser. C'est dire qu'il est à considérer un peu comme une attraction de la voie d'eau, qui mérite qu'on s'en donne la peine... et qu'on passe à la caisse. Mais il pourra aussi servir pour doubler le débit en cas d'affluence qui engendrerait une attente anormale à l'échelle d'écluses. Un dans un sens, l'autre dans l'autre.

Voilà à peu près la situation de nos deux pentes d'eau. Solution tellement élégante et ingénieuse au problème du franchissement qu'aucun autre pays ne nous a suivis.

B.L.

