

## John-son & Johnson : Marine Diesel change de main



Nelly Parent

John au bureau.

C'est maintenant officiel : John, le fils de Ghislaine et Ted Johnson, succède à son père et reprend, à 28 ans, le macaron de l'entreprise familiale. En fait, Marine Diesel<sup>(1)</sup> avait déjà changé de main depuis le 1<sup>er</sup> janvier. Mais père et fils préféraient attendre la fin des démarches administratives avant de l'annoncer. Seuls les amis et les clients (les deux se confondent souvent) l'avaient appris en recevant le communiqué relatif aux promotions d'hiver de Marine Diesel.

Après un détour professionnel dans le secteur de l'animation, John avait rejoint l'équipe familiale au début de l'année dernière. Un retour aux sources, car il a participé, dès l'âge des boulots d'été, aux activités de Marine Diesel (préparation des bateaux dans le port de Chitry, à l'époque base-relais de loueurs, réfection des vieux moteurs Leyland-Thornycroft...). Avec une écoute et un sourire hérités de ses parents, John a su se faire apprécier dans la profession. « *Les précieux conseils de mon père me permettent de répondre au mieux aux attentes des clients* », dit-il. Il veut d'ailleurs perpétuer la réputation de Marine Diesel, en proposant toujours les mêmes services : conseil, fourniture et expédition d'équipements et de pièces pour bateaux, dans le monde entier. Quant à Ted, soi-disant « *retraité* », qui laisse John se débrouiller avec les clients ou les fournisseurs, et prétend qu'il « *ne bosse plus* », on peut en douter. Gageons que la formation "Expertise" est loin d'être achevée. Welcome, John !

<sup>(1)</sup>[www.marine-diesel.fr](http://www.marine-diesel.fr) ; voir Fluvial n° 202 (mai 2010).

## La vallée du Cher dit non au débarrage de Civray



Civray : les élus s'opposent au débarrage.

**Le 14 juin, 400 personnes se sont opposées au débarrage de Civray. Rassemblées autour de très nombreux élus de la vallée du Cher, elles ont empêché les agents du Syndicat du Cher canalisé d'obéir aux ordres du préfet d'Indre-et-Loire. Un arrêté préfectoral exigeait en effet de recoucher le barrage, à l'entrée du bief du château**

**de Chenonceau, jusqu'au 20 juin.**

En plus des conséquences locales fâcheuses pour le tourisme (château de Chenonceau à sec, bateaux à passagers bloqués...), les acteurs de la vallée du Cher ont estimé qu'une telle manœuvre était d'une totale incongruité dans cette situation de sécheresse. Les conseils généraux et les communes de la vallée étaient largement représentés (Indre-et-Loire et Loir-et-Cher). De nombreux usagers étaient présents : professionnels de la navigation et du tourisme, associations de batellerie, plaisanciers, clubs nautiques, randonneurs, pêcheurs, agriculteurs, riverains... Et le barrage n'a pas été couché !

Pourtant, droits dans leurs bottes, les préfets d'Indre-et-Loire et du Finistère maintiennent leurs arrêtés de débarrages sur le Cher comme sur l'Aulne. Ils persistent, malgré la sécheresse, à laisser filer l'eau. Le but officiel de ces débarrages de printemps, exigés par l'Office national de l'eau et des milieux aquatiques, est de faciliter la migration des aloses et des saumons. Or, cette année, du fait sans doute de la climatologie exceptionnelle, les migrateurs ne se présentent pas, ou guère, à l'em-bouchure des 2 rivières... Début mai dernier, il n'y avait déjà plus assez d'eau à la jonction du Cher avec la Loire pour permettre la remontée des aloses !

## Traditionnelles et modernes, les Gabares Debord

**Grégory Debord, le patron des chantiers navals Debord<sup>(1)</sup> sur le port de Meyran (à Gujan-Mestras en Gironde) dans le bassin d'Arcachon, s'est fait connaître en assemblant un bateau à passagers de 72 places dans les grottes de Bétharram<sup>(2)</sup>. Il construit actuellement pour "Lot Navigation" une gabarre sur le modèle des bateaux qui voyageaient sur le Lot au XIX<sup>e</sup> siècle.**

Équipée d'un moteur hybride Nanni Diesel et de panneaux photovoltaïques qui permettront de recharger ses bat-

teries, elle transportera des passagers à partir de Saint-Cirq-Lapopie, non loin de Cahors. « *Je construis des bateaux traditionnels parce que c'est ce que j'aime, et électriques ou à moteur hybride pour le confort du silence* », explique G. Debord. La gabarre, dont la coque est construite par un procédé d'infusion de polyester avec une structure sous vide, sera habillée de parements de bois et équipée d'un mât et d'une vergue.

Le bateau mesure 16 m de long pour 4 m de large. D'une capacité de 70 pas-



La gabarre Debord en construction.

sagers, *Le Comte de Lapopie* devrait commencer début juillet ses sorties de 4 km dans les gorges du Lot (la mise à l'eau est prévue fin juin dans le Lot).

<sup>(1)</sup>[www.debordnaval.com](http://www.debordnaval.com)

<sup>(2)</sup>voir Fluvial n° 189 (février 2009).



Le pont avant du Cairol, en châtaignier.

**C'est un drôle de bateau qui sera achevé à Sète (Hérault) en cette fin juin, et qui va traverser l'étang de Thau pour son lancement officiel à Agde le 18 juillet prochain. Robert Mornet<sup>(1)</sup>, ce « *fou de canal* », rêvait depuis des années de construire une Barque de Poste et de la faire naviguer à l'ancienne, tirée par des chevaux de halage, sur le canal du Midi<sup>(2)</sup>.**

Long de 15 mètres pour 4 de large, le bateau a été construit dans un jardin, sous un tunnel plastique monté pour l'occasion, au lieu-dit Le Cairol, à Avèze

## Robert Mornet touche son rêve du doigt

(Gard). Il est réalisé selon les plans d'origine datant de 1818, mis aux normes actuelles par l'architecte sétois Alain Dorado. Ses formes retiennent d'emblée l'attention : un arrière très effilé tranche avec un avant volumineux, éléments types de l'architecture fluviale latine. La coque est surmontée d'un cabanage destiné à accueillir 50 voyageurs. « *J'ai privilégié les essences locales : châtaignier, Douglas, acacia...* », annonce fièrement R. Mornet.

Le 25 juin, le *Cairol* quittera son champ gardois pour les chantiers sétois Nautic Diesel, Navi-Bois et Tony Gahery. R. Mornet, devenu allergique à la résine, doit passer la main pour la stratification. Malgré divers soutiens (SF Composites, Pays viganais, communes d'Avèze et d'Agde, musée du canal du

Midi à Saint-Ferréol, Voies navigables de France...), le budget sera donc plus difficile à boucler que prévu.

Le bateau ralliera Agde, point de départ de son périple, mi-juillet. « *Nous ferons escale dans toutes les communes mouillées situées entre Agde et Toulouse pour présenter le bateau* », promet R. Mornet. « *La "construction" se poursuivra au cours de la navigation. Je ne veux pas d'un bateau fini. Ce sera un chantier ambulancier jusqu'en 2012 où il effectuera son voyage inaugural en partenariat avec V. N. F. Un rêve, cela se construit tous les jours !* »

<sup>(1)</sup>contact : Association Barque de Poste 1818 ; tél. 04 67 81 13 10 ; [barquedeposte@hotmail.fr](mailto:barquedeposte@hotmail.fr) ; [www.barquedeposte.org](http://www.barquedeposte.org)

<sup>(2)</sup>voir Fluvial n° 203 (juin 2010).