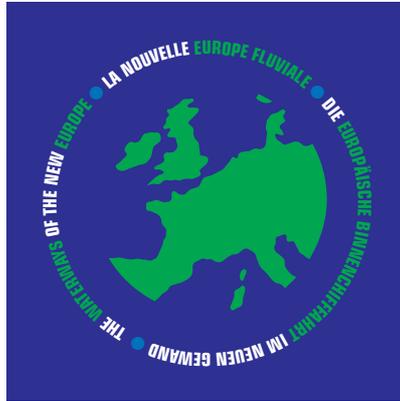


1^{ère} Convention des acteurs européens
de la **navigation fluviale**

The 1st European Convention for the
inland waterways navigation sector



1. Konvent der europäischen
Binnenschifffahrt

26 octobre . October . Oktober 2004 - Nancy

Dossier d'information



SOMMAIRE

L'Europe fluviale – État des lieux : réseau, trafic, projets	4
<ul style="list-style-type: none"> ■ Un réseau fluvial européen performant, aux potentialités sous exploitées en Europe ■ Une forte croissance du trafic fluvial en France (+ 20% en 7 ans), freinée par l'absence de maillage à grand gabarit ■ L'Europe des transports à l'heure de la multimodalité, avec l'adoption du Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-E) et la programmation d'infrastructures fluviales majeures en France 	
Le Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T)	7
et les grands projets fluviaux en Europe	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Les récentes décisions européennes ■ Les projets fluviaux prioritaires du RTE-T 	
Trois grands projets français d'infrastructures fluviales	9
<ul style="list-style-type: none"> ■ La liaison fluviale à grand gabarit Seine-Nord Europe ■ L'écluse fluviale de "Port 2000" ■ La liaison fluviale à grand gabarit Moselle-Saône 	
Le 40^e anniversaire de la mise à grand gabarit de la Moselle	12
<ul style="list-style-type: none"> ■ Un peu d'histoire... ■ La Commission Internationale de la Moselle 	
Chiffres-clés de la Moselle en région Lorraine.....	14
Les voies navigables d'Europe : un CD-ROM réalisé par VNF	15



L'Europe fluviale

État des lieux : réseau, trafic, projets

L'année 2004 est placée sous le signe de l'élargissement de l'Europe avec l'entrée de nouveaux pays, qui ont une vocation fluviale affirmée tant du point de vue de leur géographie que de leur économie. Le réseau fluvial européen s'enrichit avec l'intégration des voies d'eau des pays entrants dans l'Union Européenne, et va se densifier grâce à la programmation annoncée ou à venir de projets de nouvelles infrastructures.

■ Un réseau fluvial européen performant...

Le réseau fluvial de l'Europe des 25 comporte **38 000 km de voies navigables**, dont 30 000 km dans la seule Europe des 15, auxquels viennent s'ajouter les quelque 6 800 km que comptent les nouveaux pays membres de l'Europe centrale (3 812 km en Pologne, 1 373 km en Hongrie, 664 en Tchéquie et 172 en Slovaquie) et de la Baltique (436 km en Lituanie et 320 en Estonie). Ce réseau fluvial densifié met en relation des centaines de villes et régions industrielles de première importance.

Au cœur de l'Europe, **un réseau central long de 10 000 km**, formé de grands fleuves, comme le Rhin et le Danube, qui en constituent les axes principaux, dessert les Pays-Bas, la Belgique, le Luxembourg, la France, l'Allemagne et l'Autriche. Il comporte également de nombreuses ramifications sous la forme d'affluents et de canaux reliant une multitude de villes et de centres industriels de moindre importance. Un nombre considérable de ports, situés le long des voies navigables, permettent d'accéder à d'autres modes de transport.

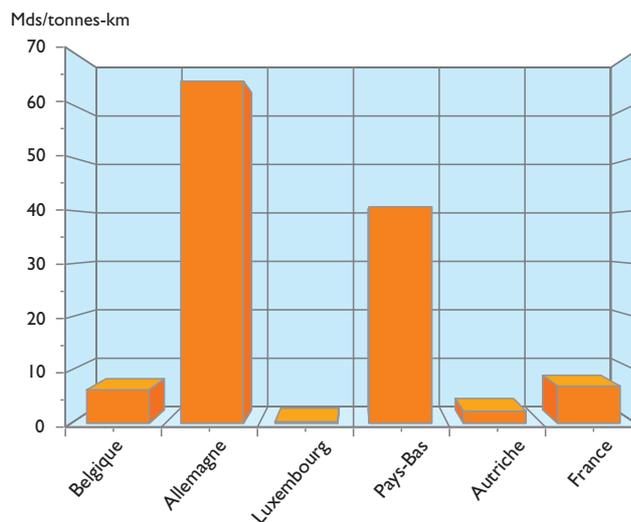
Le **réseau fluvial français compte**, quant à lui, **8 500 km de voies navigables, dont 2 000 km à grand gabarit** permettant d'accueillir des bateaux pouvant transporter jusqu'à 5 000 tonnes (convois poussés).

■ ... aux potentialités sous exploitées en Europe

En dépit de la disponibilité d'un tel réseau, le potentiel qu'offre les voies navigables est encore sous exploité. Au sein de l'Europe des 15, le fret assuré par voie navigable représentait **7 % du transport intérieur** en 2000, soit 125 milliards de tonne-kilomètres (TK), contre respectivement 80 % et 13 % pour la route et le fer. Part qui passe à 12 % dans les pays bénéficiant d'un réseau fluvial dense (Europe des 15) pour atteindre 43 % aux Pays-Bas.

95 % du transport européen par voie d'eau (Europe des 15) se concentre dans les pays de l'Europe du Nord (Belgique, Pays-Bas, Allemagne...) où le réseau fluvial est particulièrement dense. Ainsi, le trafic fluvial y assure une part importante des échanges, offrant un débouché sur la mer du Nord et la mer Baltique, et garantissant un hinterland performant des ports maritimes, principaux points d'échanges de marchandises sur le plan international.

Trafic fluvial dans les pays européens en milliards de tonnes-kilomètres (TK)



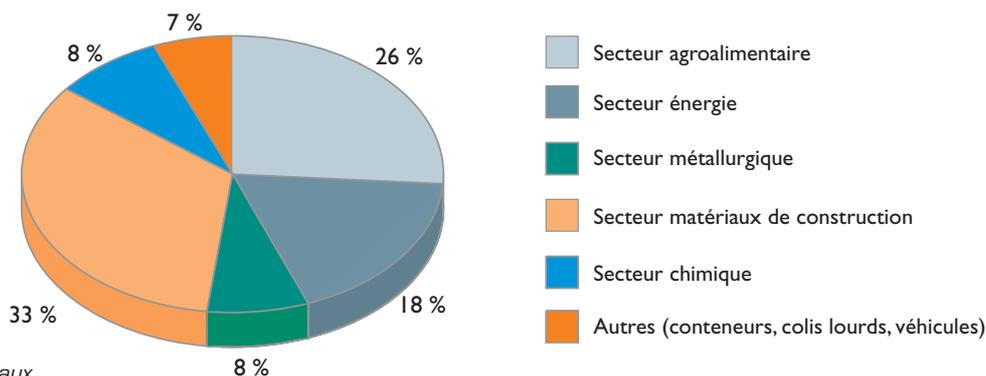
Dans les pays d'Europe Centrale, la voie d'eau a acheminé 8,5 milliards de TK, en 1999. La part globale des trafics fluviaux des pays riverains du Danube est du même ordre que celle des pays de l'Europe occidentale. Ils représentent 9 % en Slovaquie, 6 % en Hongrie et 2 % en Tchéquie (9 % en Roumanie et 3 % en Bulgarie, pays non membres).

■ Une forte croissance du trafic fluvial en France (+20 % en 7 ans)...

Le trafic fluvial enregistre depuis plusieurs années **en France une croissance importante** (+ 20 % sur les 7 dernières années), captant ainsi 7 % du transport de marchandises dans les zones desservies par des voies d'eau. Le transport par voie d'eau détient des parts de marché déterminantes selon la nature des marchandises. Elle transporte ainsi 30 % des charbons et 13 % des céréales, des produits pétroliers et des matériaux de construction. Le transport fluvial a également connu, ces dernières années, des avancées significatives dans certains transports spécifiques, comme celui des déchets ménagers ou de matières dangereuses, ainsi que dans les produits à forte valeur ajoutée, avec le développement important de la "conteneurisation" qui lui a ouvert des portes sur de nouveaux marchés, jusque là réservées aux modes routiers et ferroviaires.

■ ... freinée par le défaut d'un maillage à grand gabarit

Mais cette croissance serait encore **supérieure si la part du réseau grand gabarit**, qui assure à lui seul 85 % des 60 millions de tonnes acheminées chaque année par voie d'eau, **était plus important**. Ainsi, sur les bassins desservis par le grand gabarit (Seine, Rhône, Rhin, Moselle, Nord-Pas de Calais) et notamment ceux reliés au réseau européen (Allemagne, Belgique et Pays-Bas), la part de marché de la voie d'eau, en tonnes kilométriques, atteint jusqu'à 30 % (Rhin). À noter, enfin, que la moitié du volume transporté annuellement sur les voies navigables françaises s'opère à l'international en liaison avec des partenaires étrangers qui disposent de réseaux homogènes et maillés.

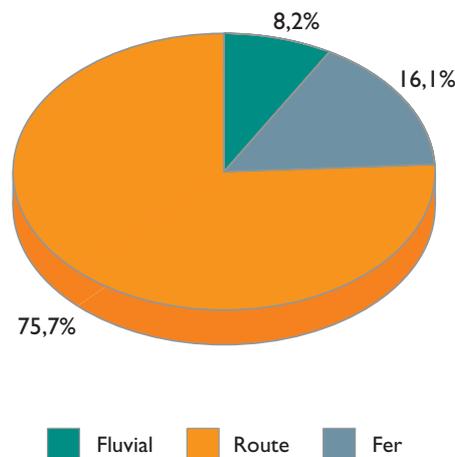


La structure des trafics fluviaux en France

■ L'Europe des transports à l'heure de la multimodalité...

La croissance des échanges de marchandises en Europe à l'horizon 2010 est estimée selon la commission européenne à 50% tous modes confondus. Sur le plan national, les projections à l'horizon 2020, démontrent que les flux de transport devraient atteindre en 2020 entre 450 et 490 milliards de tonnes-kilomètres contre 250 en 2000 soit une augmentation de 3% par an.

La répartition modale des transports montre aujourd'hui une domination très forte du transport routier. Si aucune initiative n'était prise, le trafic routier de marchandises devrait être multiplié par deux à l'horizon 2020. Un tel développement reviendrait à considérer que la route absorberait à elle seule plus de 90% de la croissance attendue. Avec des conséquences dommageables d'une telle évolution : congestion des grands axes, insécurité routière, forte consommation des ressources non renouvelables, impact sur la qualité de vie en termes de nuisances sonores, de pollution de l'air et d'émission de gaz à effet de serre. Outre ses conséquences environnementales fortes, l'économie et l'emploi se trouveraient également menacés par la limitation des échanges.



Part modale des transports terrestres au niveau européen (uniquement pays mouillés : France, Bénélux, Allemagne, Autriche)

Face à l'accroissement des échanges de marchandises, l'Europe et la France ont entrepris depuis plusieurs années les actions nécessaires au **rééquilibrage** des modes de transport. Celles-ci s'inscrivent dans les politiques de **développement du transport fluvial**, tant au niveau national qu'au niveau européen.

■ ... avec l'adoption du Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-E)...

C'est ainsi que les autorités européennes ont affiché, dans le Livre Blanc "La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix" publié en 2001, leur volonté de rééquilibrer la place des différents modes de transport, en favorisant les modes non-routiers. Cette volonté s'est notamment traduite dans l'élaboration et l'adoption du Réseau Transeuropéen de transports (RTE-T), qui a programmé début 2004 la réalisation de 30 grands projets prioritaires, au nombre desquels figure la liaison fluviale européenne à grand gabarit Seine-Escaut.

■ ... et la programmation d'infrastructures fluviales majeures en France

Pour la France la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut – **canal Seine-Nord Europe** – a été retenue, le 18 décembre 2003, parmi les projets prioritaires du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT).

Avec le lancement des études d'avant-projet de cette liaison fluviale, la décision de réaliser **l'écluse fluviale de Port 2000** et l'entrée en phase active des études de cadrage et de l'opportunité d'une **future liaison Moselle-Saône**, la France renoue avec une politique fluviale ambitieuse, tournée vers l'Europe, en vue de la constitution d'un vrai maillage à grand gabarit.



Le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et les grands projets fluviaux en Europe

■ Les récentes décisions européennes

Deux grands projets de liaisons fluviales (Seine-Escaut et l'axe Rhin/Meuse-Main-Danube) ont fait l'objet de décisions récentes à l'échelle européenne ancrant l'Europe fluviale dans une dynamique nouvelle.

Le 5 décembre 2003 :

Gilles de Robien, Bert Anciaux et Karla Peijs, Ministres des Transports français, belge et néerlandais se sont conjointement engagés en faveur du projet de liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut. Sous cette impulsion, le Conseil des Ministres des Transports des 15 pays membres s'est prononcé à l'unanimité en faveur de l'intégration du projet Seine-Escaut dans la liste des 30 projets européens d'infrastructure de transport prioritaires réalisables d'ici à 2020.

Le 21 avril 2004 :

Dans le cadre de la procédure de co-décision, le Parlement européen adopte une position commune avec le Conseil des Ministres sur le RTE-T, intégrant définitivement le projet de liaison fluviale Seine-Escaut ainsi que l'axe fluvial du Rhin/Meuse-Main-Danube dans la liste des 30 infrastructures prioritaires pour l'Europe.

Le 15 juillet 2004 :

Dans le cadre des prochaines perspectives financières (2007-2013), la Commission européenne a proposé un budget qui prévoit **20,35 milliards d'euros destinés à co-financer les projets du RTE-T**. Ainsi, ce projet de plan pluriannuel d'investissement 2007-2013 propose de porter la part de financement européen à 30% pour les projets prioritaires et à 50% pour les sections transfrontalières.

Ce budget, en très forte augmentation par rapport à la période précédente, permettra de financer les travaux des 30 projets prioritaires du RTE-T décidés par le Parlement et le Conseil en avril 2004 (d'un coût total de 225 milliards d'euros), ainsi que les programmes pour déployer les systèmes de gestion du trafic aérien et ferroviaire.

La Commission a présenté deux autres règlements complémentaires pour développer :

- le programme existant "**Marco Polo**" qui vise à rééquilibrer le transport de marchandises de la route vers d'autres modes,
- le démarrage du système européen de radionavigation par satellites "**Galileo**".

■ Les projets du RTE-T

En contribuant à la mise en place et au développement du marché intérieur ainsi qu'au renforcement de la cohésion économique et sociale, la construction du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est un élément majeur de la compétitivité économique et d'un développement équilibré et durable de l'Union européenne. Ce développement rend nécessaire **l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux** ainsi que l'accès à ces réseaux.

Afin d'atteindre ces objectifs, la Communauté établit des orientations couvrant les objectifs, les priorités, la définition de projets d'intérêt commun et les grandes lignes des actions envisagées.

On compte **2 projets fluviaux** parmi les 30 projets prioritaires du RTE-T :

■ L'axe fluvial du Rhin/Meuse-Main-Danube comprenant les volets suivants :

- Rhin-Meuse (2019) avec l'écluse de Lanaye comme tronçon transfrontalier ;
- Vilshofen-Straubing (2013) ;
- Wien-Bratislava (2015), tronçon transfrontalier ;
- Palkovicovo-Mohacs (2014) ;
- Goulets d'étranglement en Roumanie et Bulgarie (2011).

■ La liaison Seine-Escaut :

- Améliorations en termes de navigabilité Deulemont-Gent (2012-2014-2016) ;
- Compiègne-Cambrai (2012-2014-2016), liaison appelée en France Seine-Nord-Europe.

On compte également parmi les RTE-T, **plusieurs projets d'autoroutes de la mer** :

- Autoroute de la mer Baltique (reliant les États membres riverains de la mer Baltique à ceux d'Europe centrale et occidentale, y compris l'axe passant par le canal mer du Nord/mer Baltique appelé canal de Kiel) (2010) ;
- Autoroute de la mer de l'Europe de l'Ouest (reliant le Portugal et l'Espagne, via l'arc atlantique, à la mer du Nord et la mer d'Irlande) (2010) ;
- Autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est (reliant la mer Adriatique à la mer Ionienne et à la méditerranée orientale afin d'englober Chypre) (2010) ;
- Autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Ouest (Méditerranée occidentale) reliant l'Espagne, la France, l'Italie et Malte, et se raccordant à l'autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est (2010).

Nota : entre parenthèse figure la date d'achèvement des travaux prévue.



Trois grands projets français d'infrastructures fluviales

Le 18 décembre 2003, le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) décidait le lancement des **études d'avant-projet du Canal à grand gabarit Seine-Nord Europe**, partie française de la liaison européenne Seine-Escaut, et la réalisation de **l'écluse fluviale du Port du Havre "Port 2000"**.

À ces deux projets d'infrastructures majeures pour le développement du transport fluvial en France, est venue s'ajouter la perspective d'une **liaison fluviale à grand gabarit entre le Rhône et la Moselle**, dont les études préliminaires ont fait l'objet d'une inscription dans les XII^{es} contrats de plan État-Région (CPER) des régions Lorraine et Rhône-Alpes, appuyées dans leur démarche par l'État et VNF.

■ La liaison fluviale à grand gabarit Seine-Nord Europe

Le projet de **canal à grand gabarit Seine-Nord Europe** s'inscrit dans le cadre du projet de la **liaison européenne Seine-Escaut**, qui constitue l'axe fluvial du corridor Nord-Amsterdam-Paris, permettant de relier les grands pôles économiques des bassins de la Seine et de l'Oise au réseau du Nord de la France et de l'Europe du Nord.

En mettant en réseau les grands pôles économiques nord-ouest et centre européen et en assurant la connexion avec le Danube et le Rhin, la liaison Seine-Escaut constitue un élément déterminant du réseau fluvial européen.

La liaison Seine-Nord Europe est constitué d'un **tronçon central de 105 km**, reliant l'Oise (Compiègne) et le Canal Dunkerque Escaut (Arleux). Il constitue le seul projet d'infrastructure nouvelle de la liaison, les autres tronçons placés à ses extrémités faisant l'objet d'aménagements : au Sud, sur la Seine et l'Oise, et au Nord, sur le canal Dunkerque-Escaut et la liaison Deûle-Lys.

■ Aujourd'hui : 227 km de voies interdites aux grandes unités

Actuellement, les relations fluviales entre les bassins Seine-Oise, Nord-Pas-de-Calais et Benelux sont assurées, pour la partie française, par 227 km de voies réparties entre le canal latéral de l'Oise, le canal de Saint-Quentin et le canal du Nord. Ces voies sont à petit gabarit ou gabarit intermédiaire et ne permettent pas aux grandes unités de transport de franchir les limites des bassins de la Seine et du Nord introduisant ainsi une rupture dans la liaison fluviale.

■ Demain : 105 km à grand gabarit répondant aux normes européennes

Long de 105 km, large de 54 m, profond de 4,5 m, le projet de canal Seine-Nord Europe a été conçu aux normes européennes du transport à grand gabarit, permettant d'accueillir des convois de 4 400 tonnes (contre environ 700 tonnes pour le canal du Nord actuel) et d'assurer le transport de trois niveaux de conteneurs dans les bateaux.

Grâce aux caractéristiques du canal Seine-Nord Europe, la **capacité de transport** de ce dernier pourra atteindre environ **32 millions de tonnes par an**, représentant l'équivalent de 1,6 million de poids lourds, soit 25 % du trafic enregistré actuellement sur l'autoroute A1, ou encore l'équivalent d'un poids lourd toutes les 20 secondes.

■ Un co-financement associant l'Etat, les régions et l'Union européenne

Le coût du projet Seine-Nord Europe est estimé à 2,6 milliards d'euros. Son financement sera réparti, selon des modalités qui restent à préciser, entre l'Etat (à travers la nouvelle Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF)), les collectivités territoriales et l'Union Européenne.

Au-delà de ces cofinancements publics français et européens, il est envisagé que le projet Seine-Nord Europe soit réalisé dans le cadre de la nouvelle procédure du Contrat de partenariat définie par l'ordonnance du 16 juin 2004. Il s'agit de solutions novatrices de financements des infrastructures alliant secteur privé et secteur public pour optimiser l'ingénierie financière du projet d'un point de vue technique, financier, ainsi que pour l'exploitation de l'infrastructure.

Le projet Seine-Nord Europe **entre aujourd'hui dans la phase des études d'avant-projet**, qui aboutira, à horizon **2006 au choix d'une bande de 500 m** au sein de laquelle sera défini le tracé de référence, dans le cadre du fuseau retenu en 2002 par le ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement, et à l'issue des études préliminaires menées en 1995 et 1996 portant sur les 21 fuseaux, qui avaient été proposés dans le cadre de la concertation avec les acteurs locaux.

■ Les travaux d'aménagements en amont et en aval du futur canal

D'ores et déjà d'importants **travaux de modernisation de la Seine, de l'Oise, du canal Dunkerque-Escaut et des liaisons avec la Belgique** sont en cours de réalisation, dans le cadre des contrats de plan 2000-2006 signés entre l'État et les Régions Haute-Normandie, Ile-de-France, Picardie et Nord-Pas-de-Calais, et des programmes co-financés par l'Europe, l'État, les régions et les départements.

Sur la Seine, de nombreux travaux de modernisation des ouvrages de navigation (barrages et écluses) sont en cours de réalisation. Ce **programme d'un montant de 91,6 millions d'euros**, conforte cette voie à grand gabarit qui constitue l'hinterland des grands ports maritimes du Havre et de Rouen.

Sur l'Oise, le programme interrégional d'aménagement, entre Compiègne et Conflans-Sainte-Honorine consiste à reconstruire les sept barrages, à moderniser les écluses et à effectuer des travaux de dragage. Ce **programme d'un montant de 97,6 millions d'euros**, s'inscrit dans le cadre de la "Charte de gestion du risque d'inondation sur les bassins versants de l'Aisne et de l'Oise" réalisée avec l'Entente Oise-Aisne.

■ L'écluse fluviale de "Port 2000"

La réalisation de l'écluse fluviale du Port du Havre "Port 2000" a été décidée lors du CIADT du 18 décembre 2003. Le projet initial Port 2000 ne prévoyait en effet, jusqu'à cette décision, aucune connexion fluviale directe reliant les nouvelles installations portuaires existantes. Une situation pénalisante pour le développement du trafic fluvial en raison des surcoûts de brouettage qu'il aurait dû supporter.

■ 100 millions d'euros, livraison en 2007

Aussi le CIADT a-t-il décidé, sous l'impulsion du Premier Ministre, de lancer le projet d'écluse fluviale de Port 2000, dont le coût est estimé à 100 millions d'euros et la mise en service programmée pour la fin 2007.

En permettant aux bateaux fluviaux d'arriver à portée de grue des navires maritimes et, ainsi, de limiter le coût des transbordements, ce projet d'écluse fluviale vise avant tout à **doter le Havre d'un réel hinterland fluvial** et de mettre Port 2000 en situation de rivaliser avec les plus grands ports européens tels qu'Anvers et Rotterdam.

Cette réalisation ne pourra qu'accélérer le développement du trafic fluvial sur la Seine, qui a enregistré **en 2003 une progression de plus de 80% du transport de conteneurs**. Une tendance confirmée par les chiffres du premier semestre 2004 qui font état d'une augmentation de 30% par rapport à la période correspondante de l'année précédente.

■ La liaison fluviale à grand gabarit Moselle-Saône

Une liaison fluviale à grand gabarit reliant la mer du Nord et la Méditerranée est un enjeu majeur pour le développement du transport fluvial en France, à tel point qu'elle s'est traduite par l'inscription d'études préliminaires d'une connexion entre la Moselle et la Saône dans des contrats de plans Etat-Région (CPER) de la région Lorraine et de la région Rhône-Alpes, qui couvrent la période 2000-2006.

Pour la **Région Lorraine**, le contrat de plan stipule qu'il convient de "*valoriser les échanges Nord-Sud en renforçant les performances multimodales*". Les actions programmées visent donc une "*utilisation optimale des capacités de la Moselle grâce... aux recherches de connexions multimodales et de maillage avec le grand gabarit*". Aux termes d'une convention d'exécution, signée en décembre 2000, la maîtrise d'ouvrage de ce volet fluvial a été confiée à Voies navigables de France, avec pour objectif notamment de "*préparer l'évolution du réseau à grand gabarit et les conditions de transfert du trafic de fret vers la voie d'eau en étudiant... l'opportunité de réaliser la liaison Moselle-Saône...*".

Pour la **Région Rhône-Alpes**, l'objectif du CPER est de "*rendre les trafics nord-sud plus fluides, en organisant une meilleure complémentarité entre les différents modes de transports*" et "*d'ouvrir la région à l'international*". Pour le transport fluvial, cela se traduit par la réalisation d'une "*étude globale sur l'opportunité du désenclavement du réseau vers le nord et son intégration au réseau européen*".

Les deux régions, appuyées par l'État et VNF, ont souhaité harmoniser leur démarche. Le budget ainsi disponible pour conduire la réflexion est de 991 000 euros, dont 762 000 euros au titre du CPER Lorraine, financés à 50% par la Région, et 229 000 euros au titre du CPER Rhône-Alpes, financés aux 2/3 par la Région, le complément étant apporté par l'État et VNF.

Le principe d'une **réflexion en deux phases** a été retenu, la première d'ordre socio-économique, la seconde portant sur les **aspects techniques et environnementaux**.

Un **comité de pilotage** réunira les deux Régions, l'État et Voies navigables de France, ainsi que le président de la commission territoriale des rivières et canaux de VNF pour la région Lorraine. La première réunion de **ce comité se tiendra le 25 octobre 2004**, dans le cadre de la célébration à Nancy du 40^e anniversaire de l'ouverture de la Moselle à grand gabarit.



Le 40^e anniversaire de la mise à grand gabarit de la Moselle

La Moselle, en tant que voie d'eau à grand gabarit, **fête ses 40 ans**. C'est, en effet, en 1964 qu'a été inaugurée et mise en service cette liaison, dont les travaux d'aménagement ont été décidés par la **Convention de la Moselle**, signée le 27 octobre 1956 par l'Allemagne, la France et le Grand Duché du Luxembourg.

Cette même convention a instauré un régime international de navigation sur la Moselle, s'étendant de Coblenze jusqu'à Metz, et qui a donné lieu à la création de la Commission de la Moselle le 21 décembre 1962, la plus récente des commissions fluviales internationales.

À l'occasion de ce **40^e anniversaire**, le grand public pourra visiter une exposition organisée sur le thème "**La Moselle, voie navigable – hier, aujourd'hui, demain**", qui se tiendra à Nancy du 26 octobre au 16 novembre 2004.

Cette exposition a pour ambition de présenter de manière attractive, à travers un parcours ludique et didactique, l'histoire de l'aménagement de la Moselle, de donner des informations de tous ordres sur cette liaison internationale, ainsi que de mettre en avant les atouts de la voie d'eau tant du point de vue économique qu'écologique. Le public pourra également découvrir, grâce à l'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Aire Urbaine Nancéienne (ADUAN), les projets de nouvelles liaisons fluviales européennes, notamment celles permettant de relier la mer du Nord à la Méditerranée, avec entre autres, le projet de liaison Moselle-Saône.

■ Un peu d'histoire....

La Moselle qui prend sa source en France, au Col de Bussang dans les Vosges, pour se jeter, après un parcours de 520 km, dans le Rhin dont elle est le principal affluent, a de tout temps revêtu un intérêt considérable en tant que voie de communication. Et ce, depuis Jules César, qui utilisait cette voie d'eau pour ravitailler ses légions stationnant le long de la Moselle et du Rhin.

Au Moyen-Âge, les princes électeurs organisaient déjà, en coopération avec les villes, des lignes régulières de "bateaux à marchés", permettant le transport combiné de passagers et de marchandises selon un horaire déterminé.

Des conflits militaires devaient interrompre à plusieurs reprises le développement du trafic commercial sur le Rhin et la Moselle durant le 16^e et le 17^e siècles.

C'est au cours de la première moitié du 19^e siècle que débute l'ère des bateaux à vapeur, à l'origine d'une intensification des relations commerciales entre Metz et Trèves. Mais bientôt, la rivière subit la concurrence de la ligne ferroviaire mosellane, Coblenze-Trèves-Thionville, mise en service en 1879.

En 1885, un ingénieur messin du nom de Friedel établit le premier projet prévoyant une canalisation entre Metz et Coblenche, qui sera suivi d'autres projets sans qu'aucun ne soit exécuté.

En 1926, le "Groupement d'intérêts en faveur de la canalisation de la Moselle et de la Sarre" publie un mémorandum concernant l'aménagement de la Moselle et de la Sarre et la production d'énergie hydraulique.

Le gouvernement du Reich élabore, en 1938, un projet d'aménagement couvrant tout d'abord 190 km, puis 270 km, et prévoyant la construction de 6 barrages au total. La construction du barrage de Coblenche, démarrée en 1941, s'achèvera en 1951.

Après la ratification du Traité "CECA" en 1952, le gouvernement français entame des négociations avec la République Fédérale d'Allemagne (RFA) en vue de la réalisation de la canalisation de la Moselle. S'en suivent la publication d'un rapport final provisoire, en 1953, et des discussions bilatérales qui débouchent, en 1955, sur la création d'une "Commission franco-allemande pour l'étude de la canalisation de la Moselle", laquelle présentera ses conclusions aux deux gouvernements en février 1956.

Après d'âpres négociations, il est décidé que la Moselle sera aménagée en tant que voie navigable performante devant relier la région industrielle comprenant la Sarre, la Lorraine et le Luxembourg au Rhin. Décision ratifiée par la convention trilatérale de la Moselle, signée le 27 octobre 1956, entre la RFA et la France, auxquelles se rallie le Grand Duché du Luxembourg.

La "Société Internationale de la Moselle" est créée le 29 janvier 1957, afin de coordonner et de financer les travaux d'aménagement, et le 12 décembre 1962, la Commission de la Moselle voit le jour en vue de promouvoir la navigation internationale.

Les travaux d'une voie d'eau à grand gabarit, pouvant recevoir des bateaux de 1 500 tonnes et des convois poussés de 3 500 tonnes, commencent en 1958 et sont achevés en 1964.

■ Les compétences de la Commission internationale de la Moselle

L'objectif général de la Commission de la Moselle est de promouvoir la navigation internationale sur la Moselle. Ce n'est pas une autorité supranationale mais une conférence intergouvernementale tenant séance périodiquement (deux fois par an – au printemps et à l'automne – elle se réunit en sessions ordinaires) et elle dispose d'un secrétariat permanent.

Pour ce qui est de la participation aux sessions, les États membres désignent respectivement deux délégués permanents et, au plus, deux délégués suppléants. Les délégués élisent pour un an le Président de la Commission, à la majorité des voix et parmi eux. La Présidence revient à chacun des trois États par ordre alphabétique. La présidence est assurée aujourd'hui par le Luxembourg, en la personne de M. Carlo MATHIAS.

La Commission internationale de la Moselle a, notamment, pour compétences :

- de veiller au respect de la liberté de la navigation sur la Moselle ;
- d'adopter les décisions en vue d'adapter les prescriptions applicables sur le Rhin aux caractéristiques de la Moselle ;
- de statuer sur les modalités de péages portant sur le section comprise entre Coblenche et Thionville ;
- de vérifier la compatibilité des projets de travaux réalisés sur la Moselle avec les intérêts de la navigation.

Pour en savoir plus : www.moselkommission.org



Chiffres-clés de la Moselle en région Lorraine

En région Lorraine, la part modale de la voie d'eau dans les échanges internationaux en matière de fret est supérieure à 25 %.

Parmi les voies fluviales lorraines, la Moselle à grand gabarit représente la quasi-totalité du fret fluvialisé. C'est dire le rôle prépondérant joué par cette infrastructure, au même titre que les autoroutes et les voies ferrées, pour le développement économique de la région.

À titre d'exemple :

- Metz est le premier port français dans le domaine des céréales, des produits agricoles, des denrées alimentaires et du fourrage (Frouard est le 3^e) ;
- Thionville-Illange est le premier port français dans le domaine des combustibles, des minéraux solides et des produits métallurgiques (Frouard est le 2^e pour les combustibles et minéraux solides) ;
- Mondelange Richemont est le premier port français, devant Neuves-Maisons, pour les minerais et déchets pour la métallurgie ;
- Le tonnage transitant à l'écluse frontière d'Apach est supérieur à 10 millions de tonnes alors qu'il n'est que de 6 millions de tonnes sur la section la moins chargée de l'axe Rhin-Main-Danube.



Les voies navigables d'Europe

Un CD-ROM réalisé par Voies navigables de France (VNF)

Voies navigables de France (VNF) a réalisé pour la 1^{ère} Convention des acteurs européens de la navigation fluviale un CD-ROM interactif présentant l'ensemble des voies navigables d'Europe.

Ce CD-ROM, inédit, sera remis en avant première aux participants de cette 1^{ère} Convention.

Il rassemble les informations suivantes :

■ **Une carte de l'ensemble des voies d'eau incluant :**

- des données par pays : trafic fluvial de marchandises, liens vers les sites des organismes gestionnaires de leur réseau, informations sur les projets fluviaux,
- les voies navigables et leurs gabarits,
- des données par port : tonnages, liens vers leurs sites Internet,
- une localisation des ouvrages de franchissement remarquables.

■ **Une carte du réseau fluvial majeur incluant la longueur et les gabarits des principales voies navigables.**

■ **Une carte du transport fluvial en France.**

■ **Une liste des partenaires institutionnels européens du transport fluvial en Europe.**

Co-organisation



Sous le Haut Patronage de



Secrétariat général - general secretariat - Generalsekretariat
Cabinet Alliantis 15, rue Monsigny 75002 Paris - France

Tél. : + 33 (0)1 44 56 09 56 - Fax : + 33 (0)1 44 56 08 77 - E-mail : bboudard@alliantis.fr