



La Moselle - voie d'eau

Les chiffres clés

des activités de transport



La Moselle - voie d'eau

Les chiffres clés

Sommaire

	page
Introduction.....	4
L'évolution des flux de transport.....	5
Le transport de fret sous la loupe.....	6
La flotte mosellane	17
La navigation touristique et de plaisance	21
L'impact économique de la voie d'eau mosellane	24
Les perspectives d'évolution du transport par voie d'eau et aménagements futurs	28



Introduction

L'objectif de la présente publication est d'apporter au lecteur intéressé un aperçu de l'évolution des activités fluviales sur la Moselle. A la suite des parties statistiques sont mis en évidence l'impact économique et les perspectives d'évolution du trafic mosellan.

Il va de soi que le Service de la Navigation reste à votre disposition pour tout renseignement complémentaire.

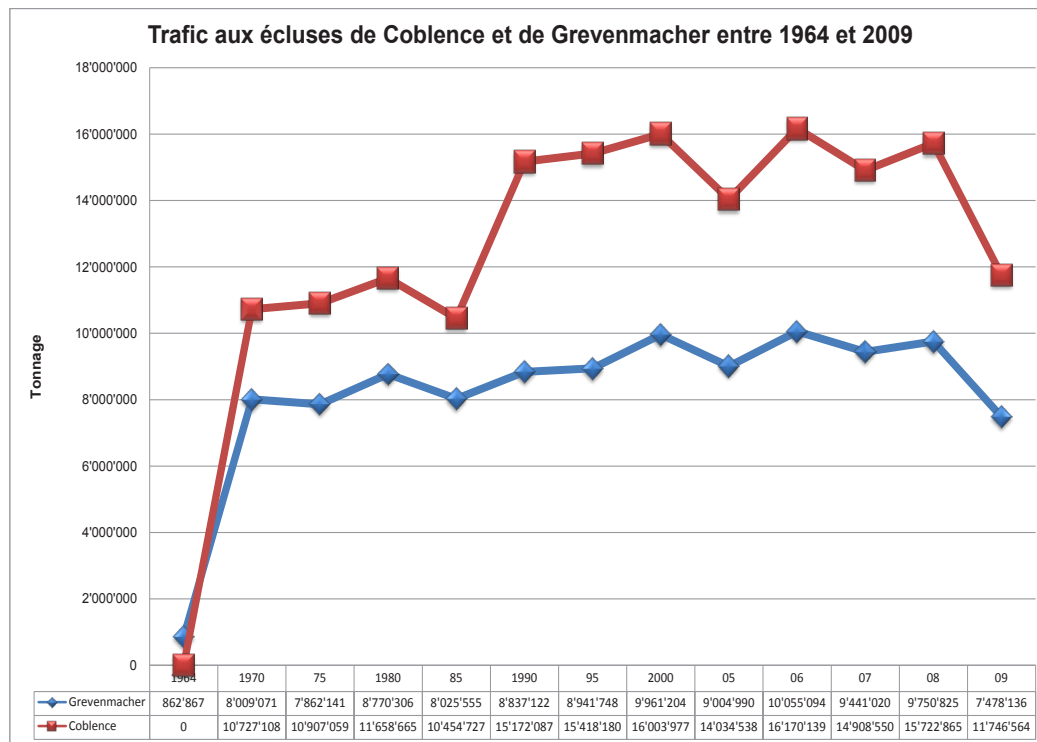
L'évolution des flux de transport

Impossible de ne pas constater que l'évolution du trafic écoulé par la Moselle aménagée en voie d'eau se distingue par un bilan extrêmement positif.

L'évolution du trafic de marchandises a dans un temps record surpassé les attentes avancées lors des discussions préliminaires du projet d'aménagement de la Moselle en voie de navigation à grand gabarit.

L'illustration ci-contre fait état de cette évolution.

On constate que le tonnage transporté varie entre 15 et 16 millions de tonnes par an à l'écluse de Coblençe et entre 8 et 9 millions de tonnes par an à l'écluse de Grevenmacher.





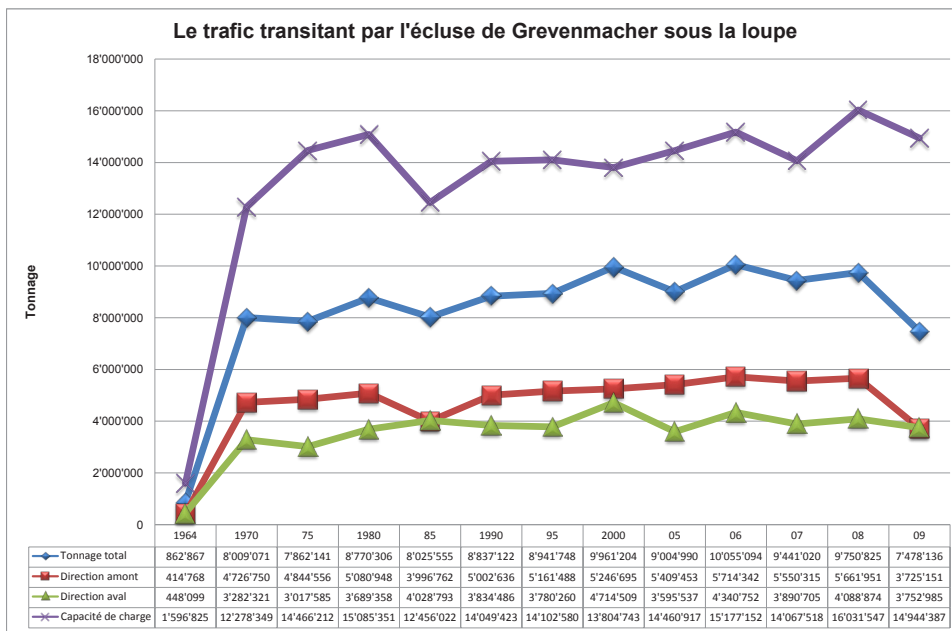
Le transport de fret sous la loupe

L'évolution du trafic mosellan

L'évolution du trafic marchandises à l'écluse de comptage de Grevenmacher est visualisée au graphique ci-contre.

On peut constater que le flux de marchandises écoulé par la Moselle a culminé une première fois en 1974, seulement dix années après la mise en service de la voie d'eau. Après avoir totalisé en 1974 9.073.257 tonnes, le niveau des prestations s'est stabilisé entre 7 et 9 millions de tonnes/année.

Le trafic transitant par l'écluse de Grevenmacher sous la loupe

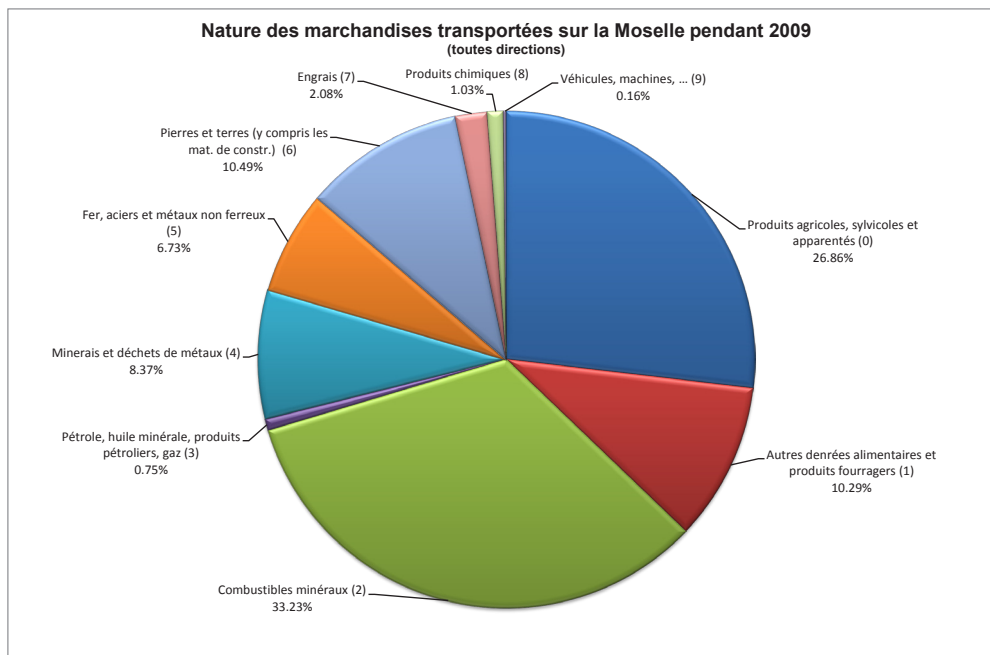


Si un certain tassement est intervenu en raison des difficultés structurelles et conjoncturelles dans la sidérurgie, le trafic a pendant les dernières années accusé une évolution favorable. Ainsi a en 2006 pu être établi un nouveau record depuis la mise en service de la voie d'eau. C'est la preuve que cette infrastructure continue invariablement à faire bénéficier les régions concernées, directement et à travers les économies qu'elle génère, des atouts spécifiques de ce mode de transport.

Pour l'année 2009, le trafic total recensé au barrage-écluse de Grevenmacher chiffrait 7478136 tonnes et concernait un large éventail de groupes de marchandises.

La nature des marchandises

En ce qui concerne la nature des marchandises transportées, elle est évidemment pour une large part en relation avec l'activité des industries sidérurgiques, mais elle n'a pas cessé de se diversifier depuis 1964.



Mouvements de marchandises regroupées par branches d'activités économiques (toutes directions / recensé à l'écluse de Grevenmacher)

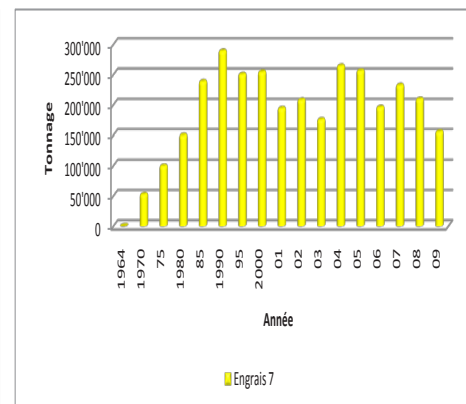
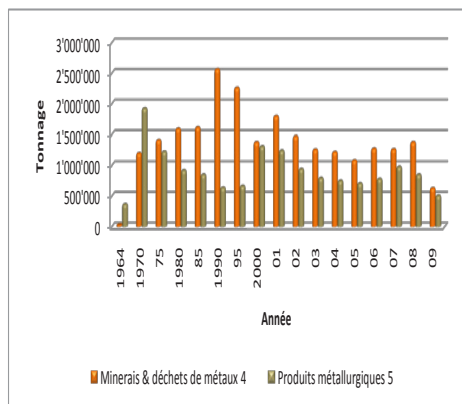
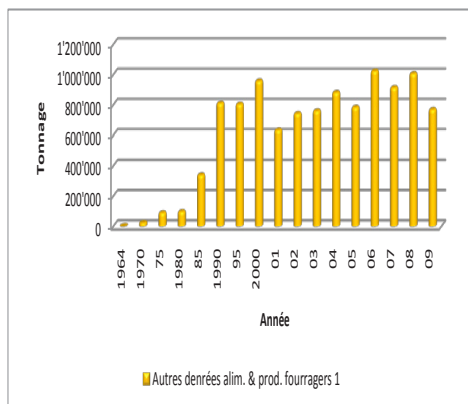
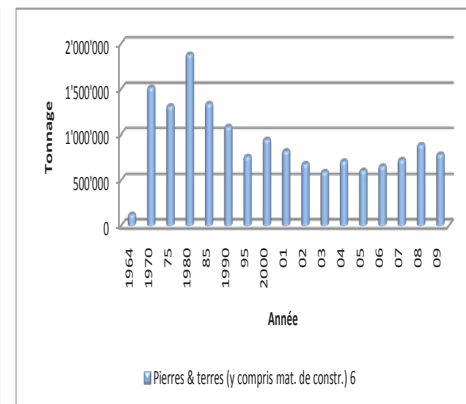
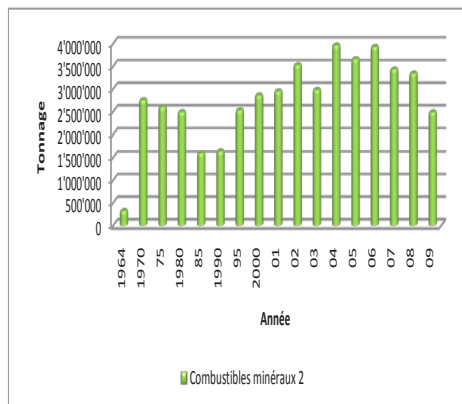
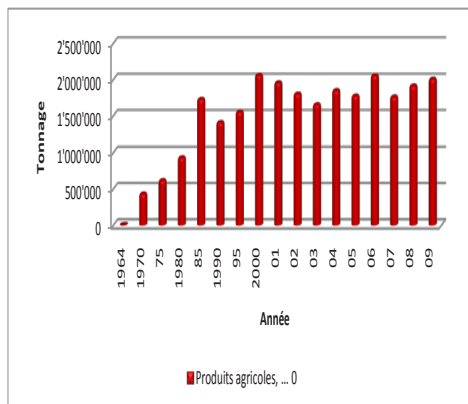
(en to)

Désignation	Produits agricoles, ...	Autres denrées alim. & prod. fourragers	Combustibles minéraux	Produits pétroliers	Minerais & déchets de métaux	Produits métallurgiques	Pierres & terres (y compris mat. de constr.)	Engrais	Produits chimiques	Véhicules, machines, ...	TOTAL	Variation (%)
Chap. NST	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		
1964	7'758	869	322'663	4'311	30'087	363'135	120'571	0	10'426	3'047	862'867	
1970	433'879	25'558	2'753'142	28'640	1'197'686	1'921'249	1'514'080	52'997	58'338	23'502	8'009'071	828.19
75	619'094	90'533	2'599'527	408'583	1'411'443	1'223'329	1'309'546	99'923	64'752	35'411	7'862'141	-1.83
1980	933'935	98'354	2'488'900	584'802	1'590'528	917'765	1'879'239	150'170	80'421	46'192	8'770'306	11.55
85	1'729'685	340'915	1'597'119	247'796	1'611'290	847'262	1'334'273	238'875	72'701	5'639	8'025'555	-8.49
1990	1'410'290	811'457	1'638'167	326'723	2'563'565	634'320	1'082'143	289'404	72'342	8'711	8'837'122	10.11
95	1'555'986	804'964	2'529'022	93'780	2'257'476	661'510	759'016	250'810	12'048	17'136	8'941'748	1.18
2000	2'064'528	958'791	2'858'206	71'393	1'377'197	1'307'794	947'865	254'708	39'921	80'801	9'961'204	11.40
01	1'958'863	634'453	2'948'679	33'427	1'794'736	1'240'227	820'322	194'297	50'199	127'385	9'802'588	-1.59
02	1'803'713	742'481	3'528'454	40'592	1'470'144	939'547	679'663	208'287	55'200	195'947	9'664'028	-1.41
03	1'656'883	760'498	2'979'227	35'311	1'257'204	791'242	590'646	175'723	49'309	13'767	8'309'810	-14.01
04	1'851'179	882'094	3'960'869	35'476	1'217'737	747'170	707'806	264'635	49'656	11'087	9'727'709	17.06
05	1'775'871	784'122	3'655'625	49'018	1'080'856	704'744	604'640	256'618	81'282	12'214	9'004'990	-7.43
06	2'056'742	1'024'400	3'929'036	62'648	1'272'562	777'072	653'523	196'114	73'031	9'966	10'055'094	11.66
07	1'763'327	914'537	3'431'947	57'346	1'262'294	975'557	723'759	232'645	62'147	17'461	9'441'020	-6.11
08	1'916'211	1'007'259	3'341'841	71'195	1'378'045	847'464	888'065	209'600	76'827	14'318	9'750'825	3.28
09	2'008'332	769'546	2'485'038	56'364	625'979	503'364	784'641	155'796	76'749	12'327	7'478'136	-23.31
Variation 2008-09 (%)	4.81	-23.60	-25.64	-20.83	-54.57	-40.60	-11.65	-25.67	-0.10	-13.91	-23.31	

Mouvements de marchandises regroupées par branches d'activités économiques

(toutes directions / recensé à l'écluse de Grevenmacher)

(en ton par groupe NST)



Mouvements de marchandises transportées sur la Moselle suivant leur nature et la direction de transport

Année 2009 / recensé à l'écluse de Grevenmacher

(en to)

CHAP. NST	NATURE DES MARCHANDISES DESIGNATIONS	POS. NST	TONNAGE (TONNES)			TONNAGE (en %)		
			AMONT	AVAL	TOTAL	AMONT	AVAL	TOTAL
0	Produits agricoles, sylvicoles et apparentés		4'126	2'004'206	2'008'332	0.11%	53.40%	26.86%
	dont céréales	1	3'920	2'003'965	2'007'885			
	dont bois+liège	5	206	241	447			
1	Autres denrées alimentaires et produits fourragers		1'450	768'096	769'546	0.04%	20.47%	10.29%
	dont aliments non-pér.	16	0	20'131	20'131			
	dont nourritures	17	0	230	230			
	dont oléagineux	18	1'450	747'735	749'185			
2	Combustibles minéraux		2'409'524	75'514	2'485'038	64.68%	2.01%	33.23%
	dont houille	21	2'376'141	20'883	2'397'024			
	dont coke	23	33'383	54'631	88'014			
3	Pétrole, huile minérale, produits pétroliers, gaz		53'463	2'901	56'364	1.44%	0.08%	0.75%
	dont dérivés non énerg.	34	53'463	2'901	56'364			
4	Minerais et déchets de métaux		497'302	128'677	625'979	13.35%	3.43%	8.37%
	dont minerais de fer	41	122'611	64'513	187'124			
	dont ferrailles et poussières de hauts fourneaux	46	374'691	64'164	438'855			
5	Fer, aciers et métaux non ferreux		77'430	425'934	503'364	2.08%	11.35%	6.73%
	dont fonte et aciers bruts, ferro-alliages	51	12'108	2'340	14'448			
	dont demi-produits sidérurgiques laminés	52	53'652	3'095	56'747			
	dont barres, profilés, fil etc	53	9'470	260'008	269'478			
	dont tôles, feuillards et bandes en acier	54	2'200	117'729	119'929			
	dont tubes, tuyaux, moulages et pièces forgées	55	0	42'762	42'762			
6	Pierres et terres (y compris les mat. de constr.)		460'173	324'468	784'641	12.35%	8.65%	10.49%
	dont sables, graviers, argiles, scories	61	385'247	31'502	416'749			
	dont Sel, pyrites, soufre	62	17'803	0	17'803			
	dont autres pierres, terres et minéraux	63	49'901	289'988	339'889			
	dont autres matériaux de construct. manufacturés	69	7'222	2'978	10'200			
7	Engrais		154'213	1'583	155'796	4.14%	0.04%	2.08%
	dont engrais naturels	71	1'850	0	1'850			
	dont engrais manufacturés	72	152'363	1'583	153'946			
8	Produits chimiques		62'125	14'624	76'749	1.67%	0.39%	1.03%
	dont produits chimiques de base	81	0	14'624	14'624			
	dont cellulose&déchets	84	62'125	0	62'125			
9	Véhicules, machines, ...		5'345	6'982	12'327	0.14%	0.19%	0.16%
	dont machines agricoles	92	86	44	130			
	dont articles métalliques	94	850	1'738	2'588			
	dont transactions spéciales	99	4'409	5'200	9'609			
T O T A L :			3'725'151	3'752'985	7'478'136	100.00%	100.00%	100.00%

Si les transports d'approvisionnement et d'écoulement des industries sidérurgiques lorraines représentaient encore 78,4 % du trafic total en 1965, ce pourcentage élevé a dans la suite constamment diminué. Dix ans plus tard, les transports destinés ou en provenance de l'industrie sidérurgique interviennent encore avec 66,6 % dans le trafic, leur part n'a cependant pas cessé de s'amenuiser, en 1980 ils concernent seulement 56,9 % du trafic total et cette part c'est stabilisée en 2000 à 55,6 %.

Pour ce qui est de la composition directionnelle du trafic, le flux des marchandises vers l'amont reste néanmoins largement en relation avec l'activité sidérurgique et est pour l'essentiel constitué de combustibles (charbons et cokes) et de minerais.

La composition du trafic vers l'aval s'est par contre singulièrement modifiée au fil des années. Quasiment inexistant dans les années 60, les transports de marchandises en relation avec le secteur agro-

alimentaire (céréales, oléagineux, et engrais) n'ont en effet cessé de progresser et dépassent maintenant amplement les tonnages traditionnels des produits sidérurgiques. Une très

large part de la production céréalière de l'Est de la France est donc exportée par le biais de la Moselle navigable.

Force est de constater qu'en dehors des produits lourds classiques (combustibles minéraux solides, minerais et ferrailles, produits métallurgiques, matériaux de construction), d'autres catégories de marchandises, telles que les produits agroalimentaires, les engrais, les produits pétroliers et bien d'autres ont avantageusement été acheminés par la voie d'eau.

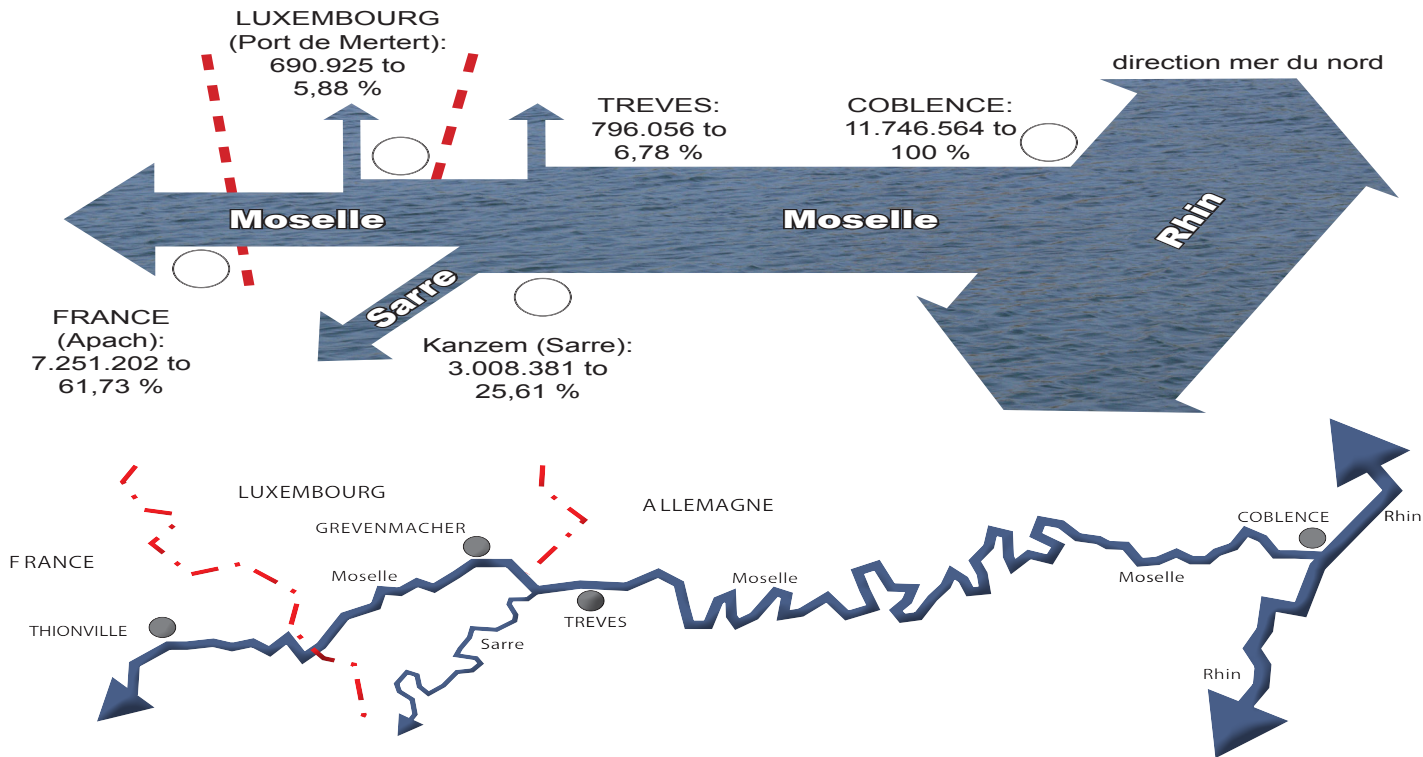
Même dans le cadre de la dépression économique, la Moselle navigable a donc pu faire profiter d'une manière vitale l'économie des régions touchées des atouts intrinsèques du mode de

transport de la navigation intérieure.





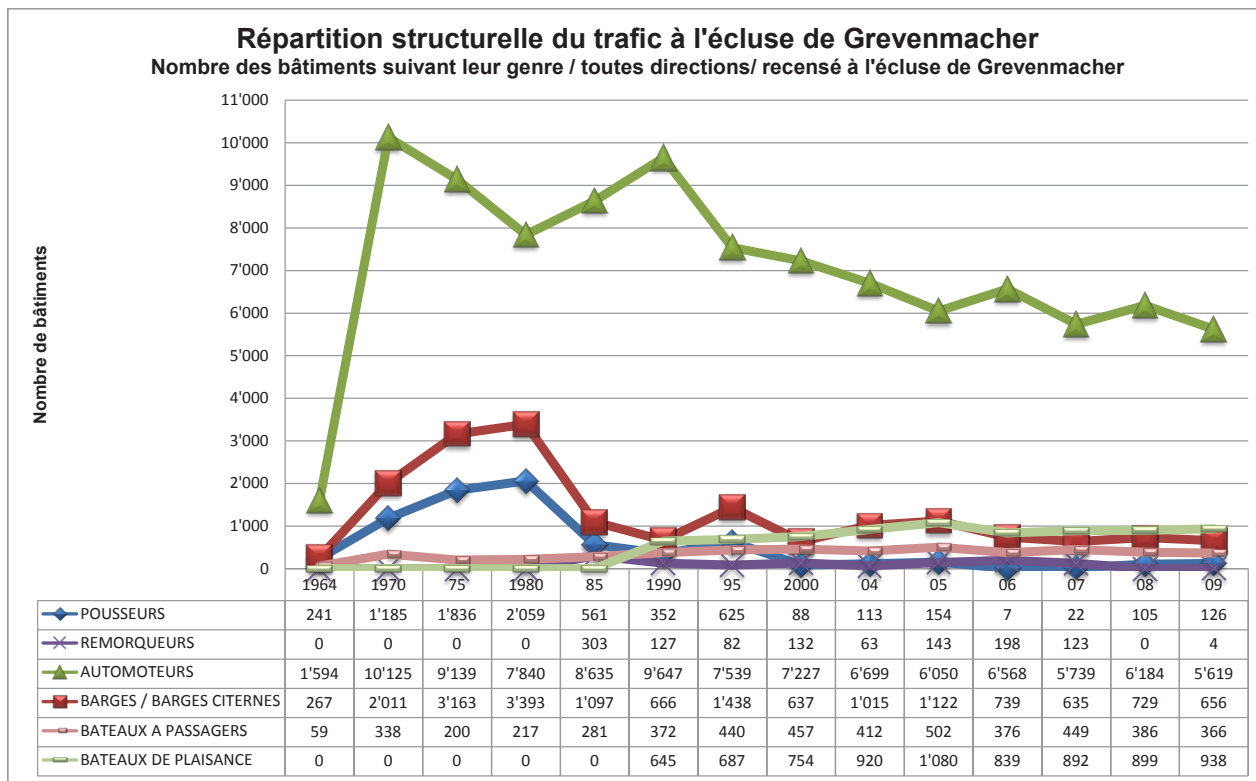
Flux de marchandises suivant destination au cours de l'année 2009



Depuis sa mise en service en tant que voie d'eau (1964), la Moselle compte parmi les bassins de navigation les plus dynamiques d'Europe. A rappeler que la Moselle relie l'espace Saar-Lor-Lux via le Rhin aux ports maritimes de la mer du Nord, respectivement les centres économiques de l'Europe centrale.

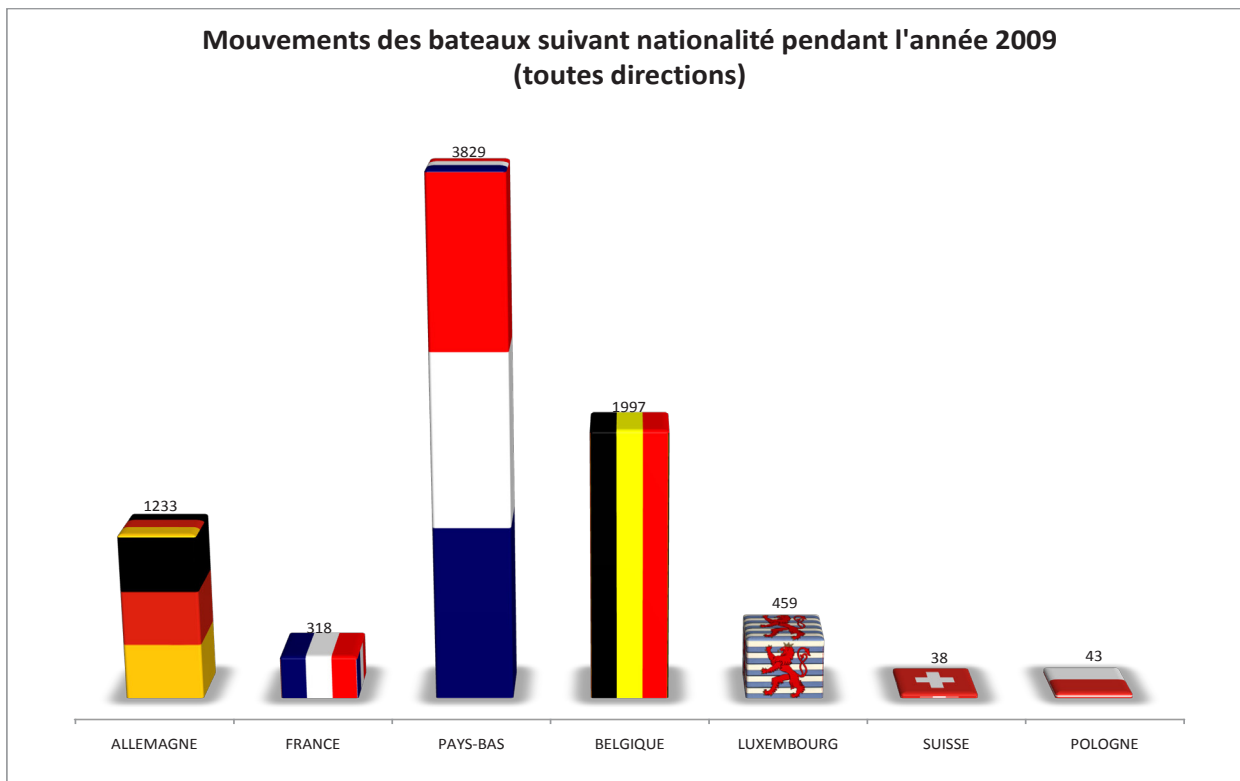
Les mouvements de bateaux

Le tonnage impressionnant ayant en 2009 transité par la Moselle fut transporté par une flotte de 7392 bateaux qui portaient un chargement moyen de 1.011,6 tonnes/bateau. Au total et abstraction faite des menues embarcations, 6716 bateaux ont

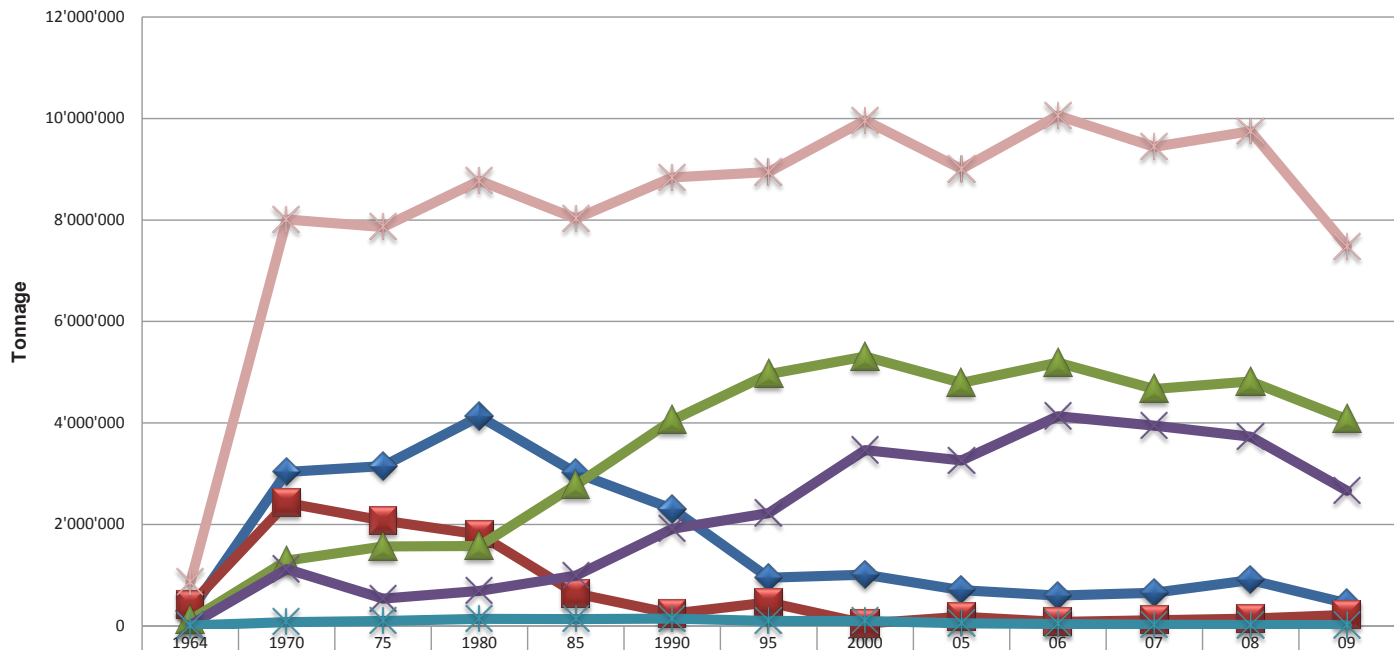


évolué au cours de l'année 2009 sur la Moselle, bateaux légers et bateaux à passagers y compris.

Pour ce qui est de la nationalité, la flotte mosellane des bateaux à marchandises se composait de bateaux immatriculés aux Pays-Bas, en Allemagne, en Belgique, en France, au Luxembourg, en Suisse, Autriche et Pologne.



Mouvements de marchandises suivant la nationalité des bateaux porteurs (toutes directions / recensé à l'écluse de Grevenmacher)



	1964	1970	75	1980	85	1990	95	2000	05	06	07	08	09
◆ RFA	290'297	3'038'479	3'151'473	4'130'154	3'018'000	2'307'544	951'125	1'012'447	708'381	598'981	655'635	908'551	447'789
■ FRANCE	413'514	2'424'711	2'075'889	1'805'632	642'310	242'779	464'321	49'177	184'309	81'099	114'225	148'342	219'168
▲ PAYS-BAS	118'362	1'288'801	1'569'601	1'577'583	2'783'964	4'056'867	4'965'386	5'310'842	4'791'235	5'190'699	4'673'771	4'819'988	4'075'402
✕ BELGIQUE	21'361	1'121'124	541'649	691'142	994'521	1'915'918	2'223'763	3'466'032	3'260'460	4'131'705	3'944'571	3'728'092	2'662'763
✧ LUXEMB.	13'300	79'464	103'120	143'631	137'873	147'933	99'397	103'475	54'821	41'309	27'742	21'482	19'793
✧ TOTAL	862'867	8'009'071	7'862'141	8'770'306	8'025'555	8'837'122	8'941'748	9'961'204	9'004'990	10'055'094	9'441'020	9'750'825	7'478'136



La flotte mosellane

Depuis 1964, la Moselle permet à longueur d'année la circulation de bâtiments offrant une capacité de transport de plus de 3000 tonnes par unité.

Aujourd'hui se sont essentiellement des automoteurs modernes pouvant atteindre des longueurs unitaires de 135 mètres de long ainsi que des convois avec des longueurs de 172 mètres qui circulent sur la Moselle.

Point de vue genre, la majorité des bateaux est constituée par des bateaux à cargaison sèche, mais on trouve également des unités spécialisées comme les bateaux citernes, les bateaux à conteneurs ou encore des unités fluvio-maritimes.

La flotte mosellane est d'ailleurs en mutation. Les unités

modernes à grand gabarit s'imposent de plus en plus face aux bateaux traditionnels. L'augmentation de la capacité unitaire de chargement offre en fait le meilleur rapport entre coûts d'investissement, coûts d'exploitation et contraintes d'environnement.

Pour ce qui est des bateaux à passagers, leur longueur varie de 25 à 75 mètres, les bateaux à cabines pouvant même atteindre des longueurs unitaires de 135 mètres. A cette flotte s'ajoute une panoplie d'embarcations de sport et de plaisance dont la longueur ne dépasse communément pas les 20 mètres.

Point de vue largeur admissible des unités, il reste finalement à noter que la largeur disponible des sas d'écluse limite la largeur maximale à 11,45 mètres.

La flotte mosellane

Péniche de canal



La «Péniche de canal» a été conçue pour les voies navigables à petit gabarit (Freycinet), c.à.d. de classe I, et les petites écluses.

Longueur x largeur: 38,50 x 5,05 m
Capacité de charge: 400 t

Automoteur moderne de type «Grand Rhéna»



L'automoteur moderne de type «Grand Rhéna», équipé des dernières technologies en matière de télécommunication et d'appareils d'aide à la navigation, est utilisé sur les voies navigables à grand gabarit.

Longueur x largeur: 110 x 11,40 m
Capacité de charge: 2500 - 3500 t

Automoteur de type «R.H.K. (Rhein-Herne Kanal)»



C'est l'automoteur classique à cale sèche. Il offre de cales volumineuses et peut naviguer sur les voies navigables offrant au moins un gabarit de classe IV.

Longueur x largeur: 80 x 9,50 m
Capacité de charge: 1500 t

Convoi accouplé



Généralement composé d'une unité automoteur et d'une barge non-motorisée, le «Convoi accouplé» offre une grande souplesse d'exploitation.

Longueur x largeur: 172 x 11,40 m
Capacité de charge: 3000 - 5000 t

Bateau à passagers



Pour ce qui est du trafic passagers, la Moselle fait partie des voies d'eau les plus fréquentées en Europe.

Longueur x largeur: 60 x 11,40 m
Nombre de passagers admis à bord: 500 personnes

Bateau à cabines / Bateau-hôtel



Les activités proposées par la flotte à passagers sont variées: circuits, trajets à horaire fixe, restauration et soirées à bord, voyages d'agrément sur de plus longues distances etc.

Longueur x largeur: 110 x 11,40 m
Nombre de passagers admis à bord: 500 personnes

Embarcation de plaisance



L'embarcation de plaisance est un bateau destiné à être utilisé à des fins de loisir, de tourisme ou de sport. La longueur de ce genre d'embarcation reste généralement inférieure à 20 m.

Longueur x largeur de l'unité ci-dessus 13 x 3,50m
Nombre de personnes admises à bord: 8 personnes

Convoi poussé



Généralement composé d'une unité motrice et de deux barges, le «Convoi poussé» offre une grande flexibilité opérationnelle vu que les unités de transport sont indépendantes du moyen de propulsion.

Longueur x largeur: 172 x 11,40 m
Capacité de charge: 3500 à 5000 tonnes

Transport spécial



Presque toutes espèces de marchandises peuvent être acheminées, la capacité de chargement ainsi que les possibilités unitaires de volumes, de dimensions ou de poids des marchandises dépassent de loin celles des autres modes de transport.

Longueur x largeur: 90 x 11,40 m
Chargement (sur la photo): travée du viaduc de Schengen

Bateau fluvio-maritime



Le bateau fluvio-martime est conçu pour naviguer en haute-mer et sur les voies d'eau à grand gabarit (jusqu'à 3,50 m de tirant d'eau). L'avantage qu'il peut offrir est d'assurer un transport sans rupture de charge sur des trajets comprenant des parcours maritimes et fluviaux.

Longueur x largeur: 99,90 x 11,46 m
Capacité de charge: 2250 t

Automoteur citerne



Spécialisé dans le transport de marchandises liquides, gazeuses ou pulvérulentes, les automoteurs citernes sont souvent dotés d'équipements spécifiques pour le transport de marchandises dangereuses.

Longueur x largeur: 110 x 11,40 m
Capacité de charge: 2800 t

Automoteur moderne «135 m»



Il s'agit de bateaux d'unités fluviales nouvelle génération. Leur grande taille leur permet de transporter toutes sortes de marchandises, y compris des conteneurs sur plusieurs couches.

Longueur x largeur: 135 x 11,45 m
Capacité de charge: 3500 - 4000 tonnes



VOIES D'EAU EUROPEENNES



CLASSIFICATION DES VOIES D'EAU EUROPEENNES

Caractéristiques des bateaux

Classe	Symbole	Caractéristiques des bateaux			
		Longeur (m)	Largeur (m)	Tirant d'eau (m)	Tonnage
I		38,50	5,05	1,20 - 1,80	250 - 400
II		50 - 55	6,60	2,50	400 - 650
III		67 - 80	8,20	2,50	650 - 1.000
IV		85	9,50	2,50 - 2,80	1.250 - 1.450
V a		95 - 110	11,40	2,50 - 4,50	1.600 - 3.000
V b		172 - 185	11,40	2,50 - 4,50	3.200 - 6.000
VI a		95 - 110	22,80	2,50 - 4,50	3.200 - 6.000
VI b		185 - 195	22,80	2,50 - 4,50	6.400 - 12.000
VI c		270 - 280	22,80	2,50 - 4,50	9.600 - 18.000
VII		285	33,00 - 34,20	2,50 - 4,50	14.500 - 27.000

Liaison manquante

S.N. 3 / 02

Les voies d'eau naturelles et artificielles se trouvent classées en fonction de leur gabarit et des dimensions maximales des unités admises à la circulation



La navigation touristique et de plaisance

L'évolution touristique de la vallée de la Moselle est étroitement liée aux travaux d'aménagement de la Moselle en voie de navigation. Les aménagements opérés ont en effet non seulement contribué au niveau du transport de marchandises à l'essor économique de notre région, mais ils ont, en permettant une relance de tout un éventail d'activités nautiques, subsidiairement favorisé le développement touristique dans la vallée. De nombreux centres touristiques se sont ainsi développés le long de la Moselle.

La navigation touristique constitue un mode de transport doux et ses multiples possibilités s'accordent avec la découverte de la nature, des territoires et de leur culture, sont ainsi engendrés des flux touristiques et des retombées économiques pour les services touristiques, les produits locaux et les prestataires de service situés à proximité de la voie

d'eau.

Le tourisme fluvial englobe les excursions sur un bateau à passagers proposant des promenades avec ou sans restauration à bord, les croisières sur des bateaux-hotels ainsi que le tourisme de plaisance avec bateau privé ou de location. S'y ajoute le tourisme en rapport avec la pratique d'un sport nautique ou de la pêche. Aussi est-il que les ouvrages de la voie d'eau constituent un trésor au niveau du tourisme industriel.

Pour ce qui est du transport de personnes et de la navigation de plaisance sur la Moselle, les chiffres recensés en 2009 témoignent le fait que le tourisme fluvial constitue à la fois un vecteur de développement économique et une source de détente importante.

Le nombre de places offertes par les opérateurs locaux de bateaux à passagers en service régulier se chiffrait en 2009 à 1310 places.

A préciser que la majeure partie des mouvements réguliers des bateaux à passagers ont lieu sous le couvert d'une priorité d'éclusage prévue dans le cadre du règlement international de police pour la navigation de la Moselle. L'octroi de ces privilèges étant à gérer au niveau national, le service de la Navigation a eu à gérer au cours de l'année sous revue, 249 affaires d'éclusages prioritaires.



A noter qu'au niveau mouvements des unités de plaisance, les unités battant pavillon luxembourgeois ne représentent qu'environ un tiers, la majorité représentant des touristes attirés par les charmes fluviaux, respectivement les intérêts touristiques de la vallée de la Moselle.

Pour l'année 2009, les activités en question peuvent être décrites par les chiffres suivants:(trafic à Grevenmacher)

- Mouvements de bateaux d'excursion journalière et de bateaux à cabines: 366
- Mouvements d'unités de plaisance par l'écluse à grand sas: 938

Les utilisations touristiques, de plaisance ou encore sportives de la voie d'eau sont d'une manière générale en progrès constant. Les activités de sports nautiques ainsi que le nombre de bateaux à passagers exploités au titre de transport de personnes ont en effet accusé une évolution remarquable au cours de la dernière décennie. Il en est de même pour la navigation dite de plaisance, qui représente

un potentiel important pour le développement du produit touristique régional.

Même s'il ne peut actuellement être chiffré exactement, l'impact économique de ce genre de navigation est d'ores et déjà bien réel.





L'impact économique de la voie d'eau mosellane

Bien que fortement concurrencé par le rail et plus encore par la route, le transport fluvial reste un mode d'acheminement efficace, économique, sûr, peu polluant et tout à fait apte à s'insérer dans les chaînes logistiques les plus modernes. Aussi ne faut-il pas perdre de vue que le potentiel de transport offert par les voies navigables permet de désengorger quelques axes routiers majeurs.

Or, comme n'occupant guère le devant de la scène ce mode de transport est aux yeux d'un public non averti trop souvent victime d'une image archaïque.

Dans le cadre de la présente, il est donc utile de mettre les atouts de ce mode de transport quelque peu en évidence et d'expliquer sommairement les retombées pour l'économie de la région Saar-Lor-Lux.

L'importance de la Moselle en tant qu'axe international de transport est non seulement attestée par le tonnage écoulé, mais encore par le fait que plus de 90 pour cent du trafic total est transfrontalier, c'est-à-dire en rapport avec d'autres marchés économiques.

Comme ils passent presque sans se faire remarquer, les millions de tonnes acheminés en notre région par la Moselle ne retiennent guère l'attention. L'importance de ce tonnage, devient plus évidente dès lors qu'on considère que le transport du chargement d'un bateau de type moyen aurait pu se faire au moyen de 42 camions d'une charge utile de 25 tonnes. L'acheminement du tonnage transporté en 2000 sur la Moselle par camions aurait, sans tenir compte des trajets à vide inévitables, nécessité donc 398.449 trajets de poids lourds, vision apocalyptique pour les riverains de l'axe routier concerné!

Toutes les régions touchées par l'aménagement de la Moselle ont ainsi été rapprochées économiquement des sites d'approvisionnement, respectivement de leurs clients. Les industries disposaient partant d'une alternative de transport intéressante et compétitive par rapport aux modes traditionnels.

En libérant les régions
nautiquement en-
clavées de ce
handicap
m a -

jeur
(se référer au réseau
schématisé de la
page 20), et en favori-
sant directement et indirecte-

ment l'abaissement des coûts de transport, l'aménagement de la Moselle en voie d'eau moderne a, d'une manière générale, amélioré les potentialités économiques de la grande région Saar-Lor-Lux-Rhénanie-Palatinat. Ce sont notamment les in-

dustries lourdes génératrices d'un gros flux de fret du domaine de la sidérurgie, de l'énergie et de l'agro-alimentaire qui se sont vues mis à pied d'égalité avec leurs concurrents, du moins en ce qui concerne le domaine du transport.

Dans ce contexte il convient
de rappeler que le
Grand-Duché était
jadis le seul
pays de
l'Eu-

rope
occiden-
tale qui ne pou-
vait profiter de ce
mode de transport. La
construction du port de Mer-

tert a permis de valoriser la liaison au réseau des voies d'eau européennes et de tirer bénéfice du régime rhéno libéral qui accorde aux bateaux de toutes les nations le libre passage aux ports maritimes du bassin rhéno-scaldéo-mosan.



**La circulation d'un bateau de
3000 tonnes toutes les 30 minutes
remplace
le passage de 120 camions de 25 tonnes
toutes les 15 secondes!**

Les chiffres clés du port fluvial de Mertert

Trafic (2009)	Tonnage
Trafic global général	987.887
Trafic fluvial	691.115
dont 117.250 export et 573.865 import	
115 bateaux chargés et 360 bateaux déchargés	

Répartition des produits (2009)	Tonnage
Produits sidérurgiques en export	112.675
Produits sidérurgiques en import (ferraille)	49.250
Produits pétroliers en import	433.973

*Le port de Mertert - point nodal des chaînes logistiques
Vue aérienne de la darse dédiée aux marchandises à sec*





L'atout de pouvoir disposer d'un éventail d'infrastructures de communication modernes et efficaces s'appuyant sur une synergie trimodale route, fer, eau, apparaît comme d'autant plus vital dès lors qu'on considère le fait que l'économie luxembourgeoise est extrêmement tributaire des transports et échanges internationaux.

L'augmentation des potentialités de transport, qui est allée de pair avec l'existence de ce moyen de transport a ainsi non seulement diminué la dépendance de l'économie luxembourgeoise en matière de transports mais s'est également soldée, au-delà des prestations de transport parfaitement chiffrables, très favorablement au niveau des prix de transport.

Si l'on analyse encore les investissements que le Grand-Duché a dû effectuer en vue de la construction, respectivement les montants qu'il doit engager au titre de l'exploitation et du maintien en état, on est amené à constater que la part consacrée à la voie d'eau est modique, alors que les retombées positives sont évidentes à maints égards.



Les perspectives d'évolution du transport par voie d'eau et aménagements futurs

L'accélération des échanges et la massification des flux provoquées par la mondialisation de l'économie ainsi que les préoccupations environnementales incitent les Etats à valoriser les potentialités offertes par la navigation fluviale.

Les impératifs économiques font que la localisation des entreprises se trouve largement conditionnée par les performances des moyens de transport d'une part et les conditions tarifaires d'autre part. Sans transport fluvial toute localisation industrielle lourde à l'intérieur du continent risque par conséquent, d'être condamnée à terme.

Compte tenu de sa situation géographique, l'avenir économique de la grande région Saar-Lor-Lux dépendra donc pour une très large part des performances du secteur des transports.

Comme l'accroissement des échanges dans le grand marché paneuropéen va, d'une manière générale, aller de pair avec une intensification du trafic «passagers» et de «plaisance», la limite de la capacité d'écoulement du trafic de la Moselle risque à terme d'être dépassée. A l'heure actuelle et en raison du flux du trafic sarrois, des phénomènes de saturation sont chose courante sur la section en aval de Trèves.

Pour remédier aux problèmes de saturation, mais aussi pour pouvoir garantir avec plus de fiabilité un service ininterrompu des écluses, il est prévu de dédoubler les sas d'écluse actuels.

En construisant des deuxièmes écluses plus performantes au droit des écluses existantes, il sera donc possible d'anticiper le risque d'infarctus menaçant le trafic mosellan. Le

dédoublage des écluses de Zeltingen, Fankel et Trèves est actuellement en cours de réalisation.

L'adaptation des infrastructures aux besoins modernes est indispensable pour que la Moselle puisse faire face à l'augmentation du trafic et ainsi mettre au profit des économies touchées les avantages que le mode de transport navigation fluviale peut faire valoir.

Pour les années à venir, il est donc à prévoir que la situation concurrentielle de la navigation mosellane évoluera favorablement et ce en complémentarité avec les autres modes de transport, de sorte qu'une bonne utilisation de la voie d'eau mosellane semble parfaitement assurée à moyen et surtout à plus long terme.

En favorisant, sur un plan plus général, une réduction des coûts de transport et l'accès à de nouveaux marchés, l'augmentation des performances de la Moselle est donc de nature à exercer ses effets bénéfiques bien au-delà des secteurs économiques traditionnellement

orientés vers la voie d'eau.

Il reste à signaler à ce sujet qu'en vue du «maillage» du réseau des voies d'eau et conformément au schéma directeur concernant le développement d'un réseau transeuropéen de voies navigables (cf. décision 93/630/CEE), différents projets de liaisons sont actuellement à l'étude. En ce qui concerne la Moselle une liaison vers l'Ouest, c'est-à-dire la Seine et une autre vers le Sud, à savoir la Saône s'imposent à l'évidence.



Pour améliorer l'efficacité de gestion et le niveau de service sont d'autre part prévus des projets de centralisation de la gestion des ouvrages ainsi que la mise en place de plateformes de surveillance et d'échange d'informations compatibles avec la directive européenne RIS.

Fort de son potentiel économique et de sa capacité d'intégration dans une politique de développement durable, la Moselle semble donc être bien armée pour l'avenir.



© SERVICE DE LA NAVIGATION 2010