



Sekretariat der Moselkommission · Secrétariat de la Commission de la Moselle

**Déclaration du Président de la Commission de la Moselle, Monsieur Max Nilles
à l'occasion
de la cérémonie solennelle le 2 juin 2014 au Château de Schengen
commémorant le 50^{ème} anniversaire de l'ouverture de la Moselle à la navigation à
grand gabarit le 26 mai 1964**

L'ouverture de la Moselle à la navigation à grand gabarit a été une entreprise compliquée et de longue haleine pour des raisons politiques et économiques multiples. Il a fallu que les intérêts nationaux des pays riverains, que sont l'Allemagne, la France et le Luxembourg, soient mis à l'écart devant l'intérêt européen prépondérant pour pouvoir décider la réalisation de ce chantier énorme qui dura six ans et comporta la réalisation de 13 barrages-écluses et de multiples mesures d'aménagement du territoire. Les compromis faits et les efforts considérables consentis ont été couronnés de succès. Le 26 mai 2014, l'ouverture de la Moselle à la navigation à grand gabarit a pu être fêtée solennellement au cours d'un acte officiel.

La signature de la Convention de la Moselle en 1956, et par ricochet l'ouverture de la navigation à grand gabarit sur la Moselle en 1964, étaient étroitement liées à la création de la CECA, alors que le Parlement français, lors de la signature du Traité de Paris du 18 avril 1951, avait demandé une réalisation rapide de la canalisation de la Moselle entre Thionville et Coblenze. Quelques années plus tard, alors qu'un plébiscite effectué auprès de la population sarroise le 12 octobre 1955 rendait possible l'adhésion de la Sarre à la République fédérale d'Allemagne, ce rattachement était conditionné, entre autres, à la réalisation de la Moselle canalisée.

Le destin de la Moselle était aussi étroitement lié au développement du Rhin alors qu'à la même période, l'Allemagne a approuvé le plan de développement du Rhin entre Bâle et Strasbourg.

La voie d'eau a été aménagée à l'époque principalement pour permettre le transport de minerai lorrain vers la Ruhr et vers les ports maritimes. Pendant des décennies, le charbon a été exporté via la Moselle, en particulier depuis les sites d'exploitation sarrois. Aujourd'hui, ironie de l'histoire, on est confronté à des flux partiellement inversés.

Le charbon est devenue – pour diverses raisons économiques et de politique énergétique – une des marchandises les plus importées, en particulier en direction...de la Sarre.

La ferraille est également importée depuis un bon nombre de pays vers les hauts-fourneaux électriques afin de fabriquer des produits en acier de haute qualité. A l'époque, le *Canal des mines de fer* a été construit en Lorraine et le long de la Moselle pour exporter le minerai depuis nos régions.





La crise économique de 2008 a également eu des répercussions importantes sur le trafic de marchandises sur la voie d'eau Moselle et les fermetures, ces dernières années, de certains hauts-fourneaux ont entraîné un recul des marchandises issues de l'industrie sidérurgique, client traditionnel de la voie d'eau. Pourtant la recherche de trafics alternatifs n'a pas été vaine. De nouveaux trafics, comme par exemple les conteneurs ou encore des pellets sont transportés maintenant sur la Moselle.

Aussi, les constructeurs privés et publiques ont compris aussi la volatilité des flux actuels et ont réagi, ces dernières années, en construisant de nouveaux sites de transbordement, des terminaux et des centres logistiques permettant de développer de nouveaux trafics. Grâce à ces mesures, la voie d'eau reste un pilier important de la chaîne logistique et capable d'accueillir un plus grand nombre de flux de marchandises qui transitent aujourd'hui par la route.

Un autre exemple de la capacité d'adaptation de la voie d'eau et du renouveau de la Moselle est la ligne de conteneurs depuis Metz en direction de Rotterdam qui a vu le jour il y a quelques semaines et ce, 15 ans après un premier essai qui avait échoué à l'époque.

La voie d'eau est capable d'accueillir plus de trafic de marchandises. D'une part, en reliant judicieusement les ports mosellans au *hinterland*, d'autre part, en offrant une alternative au trafic de poids lourds qui doivent faire face à une augmentation du prix du gasoil et, éventuellement, à de nouvelles taxes discutées en France et en Belgique.

Ces nouveaux trafics sont nécessaires pour maintenir l'équilibre entre les flux d'importation et d'exportation, afin de garantir aux différents secteurs économiques dépendants de la Moselle, comme par exemple l'industrie agricole, une stabilité des prix tout le long de l'année.

Le voyage symbolique des chefs d'Etats des trois pays riverains mosellans, qui a eu lieu en 1964 à bord des bateaux « MS Rüdeshheim » et « MS Strasbourg » et allant d'Apach à Trèves, était un évènement-phare dans l'aboutissement du projet européen avec la signature du Traité de Rome quelques années après et, partant, le début d'une période de stabilité économique et politique, comme nos pays ne l'avaient pas connu avant.

Encore aujourd'hui, on doit constater que :

- La navigation mosellane reste un maillon important dans les chaînes logistiques multimodales, peu importe qu'il s'agisse de trafic de marchandises en vrac (matériel de construction, produits agricoles, produits pétroliers), de personnes ou d'autres marchandises (conteneurs, produits surdimensionnés).



- La navigation mosellane a du potentiel important de croissance en ce qui concerne le transport de marchandises et le transport de passagers, que ce soit la plaisance ou le tourisme évènementiel ou œnologique.
- La navigation fluviale est un moyen « propre, silencieux, sûr » pour développer le transport intermodal et multimodal pour l'importation et l'exportation de produits vers/de nos régions.
- La Moselle est la deuxième voie d'eau la plus importante d'Allemagne et de France et l'unique et donc la plus importante du Luxembourg.
- La Moselle est le seul fleuve qui relie les trois pays aux ports de la Mer du Nord, c'est-à-dire Zeebrugge, Anvers, Rotterdam et Amsterdam et par le Rhin avec le Danube jusqu'à la Mer Noire.
- La navigation mosellane doit, ensemble avec les décideurs politiques nationaux et régionaux, engager sur le chemin de l'adaptation aux attentes économiques, industrielles et de politique énergétique.
- La navigation est et reste un mode de transport qui sait s'adapter, est fiable et flexible, à condition que les mesures d'aménagement des infrastructures, comme par exemple la construction des seconds sas d'écluses, avancent rapidement et si tous les Etats travaillent d'un commun accord et au-delà des frontières, à cultiver les échanges internationaux et à l'harmonisation des standards nationaux dans l'esprit d'un couloir mosellan.

La navigation mosellane est un lien fort entre la France, l'Allemagne et le Luxembourg et plus qu'une frontière, une voie de transport ou un pilier de l'industrie touristique. **La navigation mosellane fait partie de notre histoire et fait partie intégrante de notre avenir !**