



CONSEIL PARLEMENTAIRE INTERREGIONAL
INTERREGIONALER PARLAMENTARIER-RAT

Saarland - Lorraine - Luxembourg - Rheinland-Pfalz -
Région Wallonne - Communauté Française de Belgique -
Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens

23, rue du Marché-aux-Herbes, L-1728 Luxembourg Tél : (352) 466966-1 Fax : (352) 466966-209

**RECOMMANDATION sur la
Poursuite de l'aménagement de la Moselle –
pour un transport fluvial compétitif et porteur d'avenir**

1. Une bonne infrastructure de transport est indispensable à la compétitivité de l'espace économique de la Grande Région et au développement durable de la qualité de vie et de la prospérité de ses habitants.
2. C'est pourquoi le CPI considère que l'aménagement de la Moselle en une voie navigable moderne au cœur de la Grande Région est à la fois urgent et nécessaire.
3. La Convention de la Moselle conclue le 27 octobre 1956 entre la République française, le Grand-Duché de Luxembourg et la République fédérale d'Allemagne cinq mois avant la signature des traités instituant la Communauté économique européenne a consacré la transformation de la Moselle en voie navigable de premier rang.
4. Inaugurée en 1964, les volumes de transport conçus pour un maximum de 10 millions de tonnes atteignent aujourd'hui 16 millions de tonnes.
5. Le CPI rappelle que le 3^e Sommet des exécutifs de la Grande Région tenu le 22 octobre 1997 à Manderen a déjà abordé le sujet des infrastructures de transport et de communication au service du développement économique et de l'emploi dans la Grande Région en soulignant l'évolution des transports effectués sur la Moselle qui constituent un élément important de l'axe Nord-Sud reliant les ports de la mer du Nord à ceux de la Méditerranée et contribuant ainsi à délester les routes et les rails. Les projets de liaison fluviale Seine-Meuse, Seine-Est et Saône-Moselle sont des éléments importants pour le transport de marchandises faisant partie d'un réseau de transport transeuropéen.
6. Le CPI rappelle par ailleurs que le rapport « Vision d'avenir 2020 » réitère en 2003 cet objectif d'élargissement de la voie fluviale entre la Mer du Nord et la Méditerranée et souligne encore une fois qu'il serait souhaitable d'assurer la liaison entre la grande agglomération parisienne et la région du Rhin. Le CPI évoque également le rapport final du Comité économique et social de la Grande Région qui salue en particulier la réalisation rapide de l'aménagement du deuxième sas d'écluse entamée à Zeltingen, Fankel et Trèves en 2006/2007.
7. Le CPI souligne l'importance d'une poursuite rapide des travaux afin de contribuer à une amélioration permanente de la fonctionnalité de la Moselle en tant que voie d'avenir. Néanmoins un certain nombre de problèmes se posent :

- la capacité insuffisante des anciens sas d'écluses dont la longueur ne dépasse pas 170 mètres et qui nécessitent une maintenance importante vu leur âge avec des pannes de plus en plus fréquentes provoquant entre 8 et 10 jours d'arrêt en moyenne par an ;
 - les temps d'attente d'environ 9 heures en moyenne par bateau et par opération pouvant aller jusqu'à 15 heures au cours de la période estivale entre Coblenze et Dillingen (en Sarre) au détriment notamment des centrales électriques et des usines sidérurgiques situées au Luxembourg, en Lorraine et en Sarre ;
 - le risque accru de goulets d'étranglement à cause de l'augmentation de l'importation du charbon liée à l'arrêt de l'activité minière en Sarre (2 millions de tonnes supplémentaires à transporter par voie d'eau, l'augmentation des transports sur la Moselle pouvant atteindre 13 %) ;
 - la tendance généralisée à l'utilisation de bateaux plus longs et plus larges et une part grandissante de bateaux portant jusqu'à 1.500 tonnes métriques ce qui impose des adaptations appropriées de la dimension des écluses et des mouillages en aval et en amont des écluses ;
 - le nombre croissant de bateaux de croisière et de voyageurs bénéficiant d'une priorité de passage aux écluses.
8. Aussi, le CPI se félicite-il des travaux entamés ou en cours visant à construire un second sas d'écluse à Fankel, Zeltingen et Trèves ainsi que de l'inscription comme besoin prioritaire au « Bundesverkehrswegeplan » (schéma national de développement des voies de transport) d'écluses supplémentaires à Lehmen, Müden, St. Aldegund, Enkirch, Wintrich et Detzem.
9. Le CPI ne peut accepter qu'en dépit d'une planification budgétaire consolidée comprenant un montant d'investissement de 390 millions d'euros, l'aménagement des seconds sas d'écluses ne soit réalisé qu'à des intervalles de deux à deux ans et demi par manque de personnel (ingénieurs) et ne s'achève pas avant 2030. Il s'engage avec fermeté pour que des appels à candidature se fassent le plus rapidement possible et que la dotation des postes supplémentaires à pourvoir immédiatement au WSA Trier soit telle qu'elle soit suffisamment intéressante pour les futurs candidats ou candidates.
10. S'agissant du système du passage prioritaire, le CPI lance un appel à la Commission franco-germano-luxembourgeoise pour qu'elle examine le régime actuel en concertation avec les fédérations de la navigation fluviale si la réglementation actuelle, qui a été adoptée en considérant les intérêts de toutes les parties concernées par la navigation fluviale sur la Moselle, peut être améliorée davantage.
11. Le CPI considère que la poursuite de l'aménagement et la viabilisation rapide de la Moselle comme voie fluviale à grand gabarit au cœur de l'Europe constituent notamment une contribution à une économie durable et écologique et un élément important de la protection contre le changement climatique.

Il rappelle deux déclarations contenues dans le livre blanc de la Commission européenne publié le 1er avril de cette année sous le titre « Adaptation au changement climatique : vers un cadre d'action européen » [COM (2009) 147 déf.].

Il ne s'agit plus seulement de protéger le climat, mais de prendre des mesures d'adaptation aux impacts d'ores et déjà irréversibles liés au changement climatique et auxquels l'humanité devra faire face au cours des 50 années à venir au moins. (1)

La stratégie de la Commission, mise en œuvre à partir d'une position défensive, se réfère expressément aux domaines des « transports, du développement régionale, de l'industrie, du tourisme et de l'énergie » (2.1.)

12. Afin de justifier l'urgence de sa recommandation, le CPI renvoie à une étude comparative des moyens de transports qui se trouvent en concurrence avec la navigation fluviale sur le plan de la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ publiée en novembre 2007 par la société PLANCO Consulting à Essen et l'Office fédéral d'hydrologie de Coblenz à la demande de l'administration fédérale de la navigation fluviale.

Cette étude comparative démontre que la navigation fluviale constitue, d'un point de vue économique, le moyen de transport le plus avantageux à tous les niveaux scientifiques étudiés. Le coût global est en moyenne inférieur de 52,1 % à celui des trains routiers et inférieur de 32,7 % aux frais occasionnés par le transport ferroviaire de marchandises. Pour ce qui est de la « longue » liaison sur le Rhin, c.-à-d. la partie qui va de Rotterdam à Bâle l'avantage concurrentiel est de 64,5 % par rapport aux transports routiers et sur la liaison entre Rotterdam et Duisburg de 51,1 % par rapport aux transports ferroviaires. Concernant l'indicateur central, à savoir la consommation d'énergie et les émissions de CO₂, le bateau consomme 67 % de moins d'énergie que les poids lourds et 35 % de moins que les chemins de fer (pour le transport de conteneurs moins 52 % par rapport à la route et moins 38 % par rapport au transport ferroviaire).

Le Conseil Parlementaire Interrégional adresse cette recommandation :

- au Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg
- au Gouvernement de la Communauté française de Belgique
- au Gouvernement de la Communauté germanophone de Belgique
- au Gouvernement de la Région Wallone
- au Gouvernement du Land de la Rhénanie-Palatinat
- au Gouvernement du Land de la Sarre
- au Préfet de la Région Lorraine
- au Conseil Régional de Lorraine
- au Secrétariat de la Commission germano-française-luxembourgeoise de la Moselle

Luxembourg, le 15 mai 2009