

**Institut français
des sciences et technologies
des transports, de l'aménagement
et des réseaux**

Reconversions structurelles et effets sur la navigation de la Moselle

Antoine BEYER

Trèves/Trier 3.6.2014



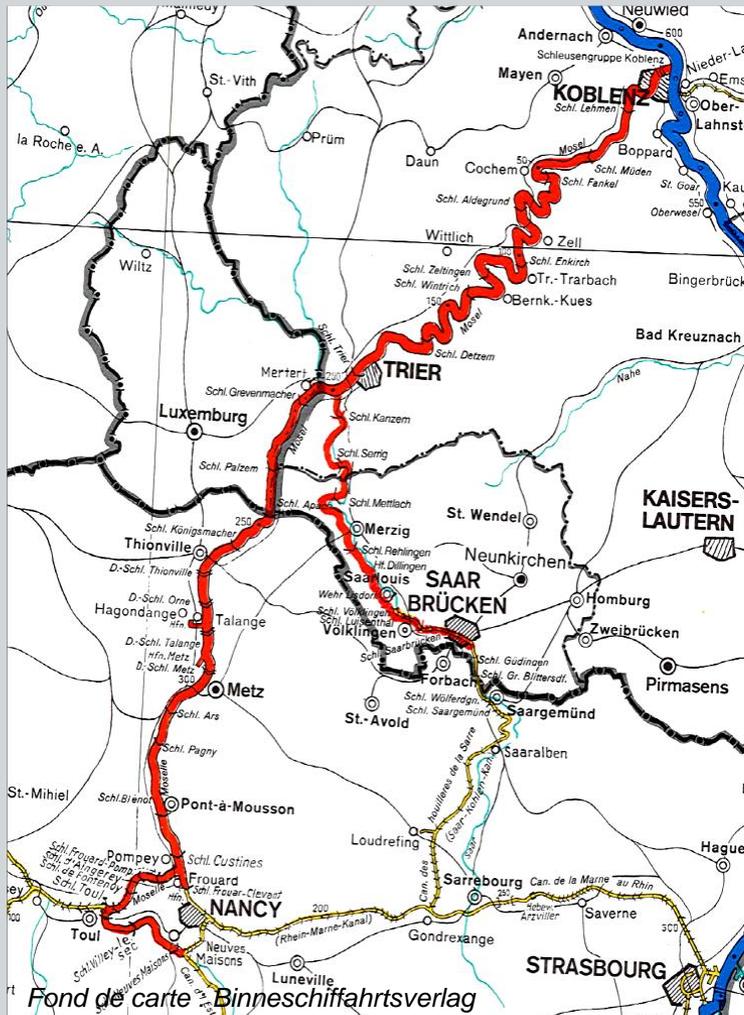
IFSTTAR

Plan de l'intervention

- **Rappel des principales caractéristiques**
- **Les systèmes territoriaux successifs**
- **Enjeux et perspectives**



Grandes infrastructures et systèmes territoriaux



- Travaux de la Moselle canalisée 1958 – 1964
- 394 km jusqu'à Neuves-Maisons
- 28 écluses + centrales hydroélectriques
- Bateaux de 135 m (1500t) et convois de 172 m
- Un maillage incomplet et des trafics assez discrets

	2012	M t	M tkm
Moselle		12,7	2799
Rhin		188,7	46548



Périodisation des trafics 1963 - 2013

Montée en puissance

Palier décroissant

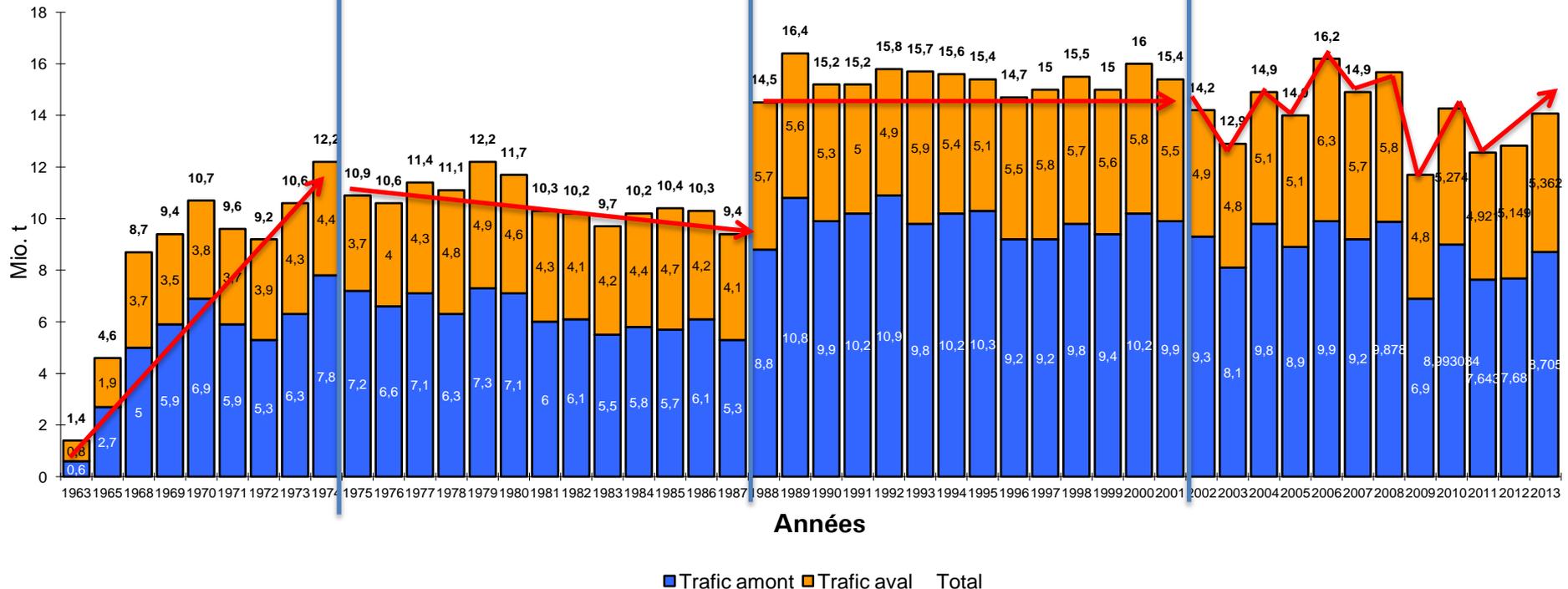
Raccordement de la Sarre canalisée

Variabilité accrue des trafics

1974

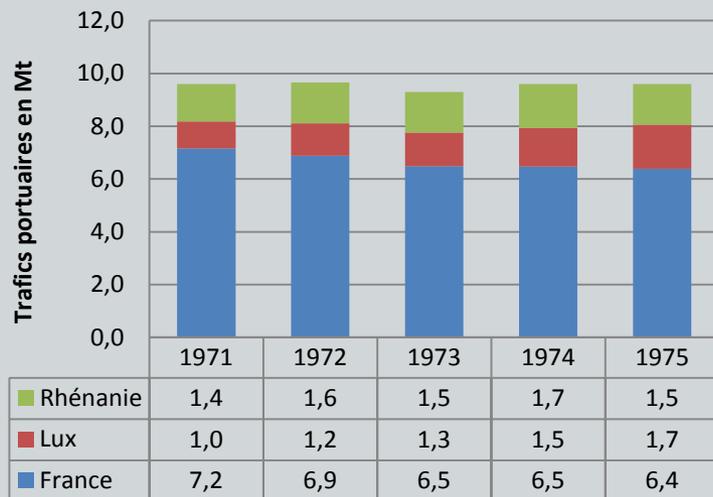
1987

2001

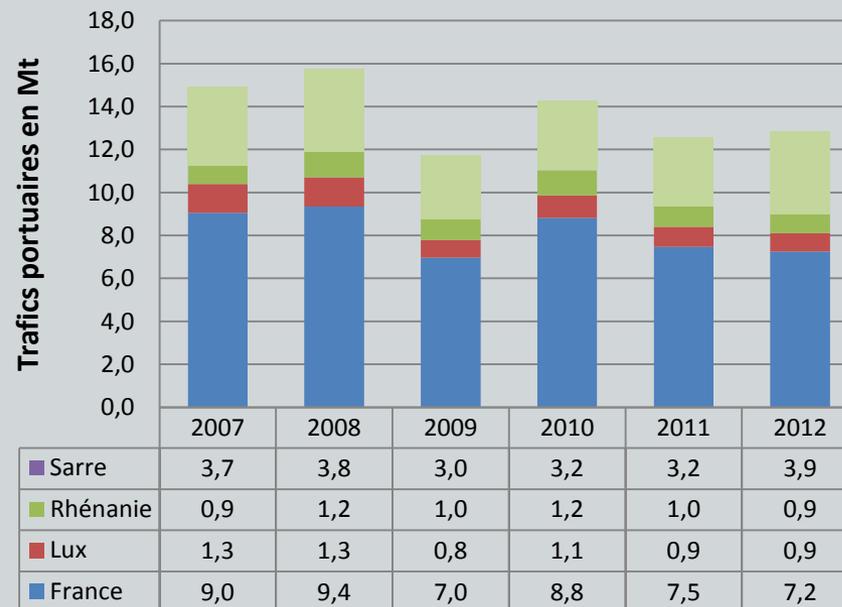


Evolution des trafics portuaires selon les segments navigables

1971/75



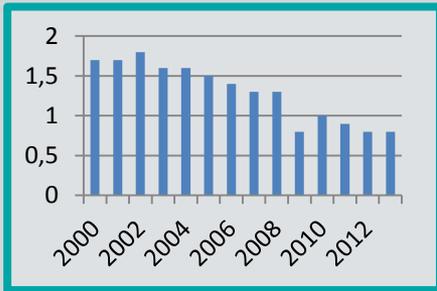
2007/12



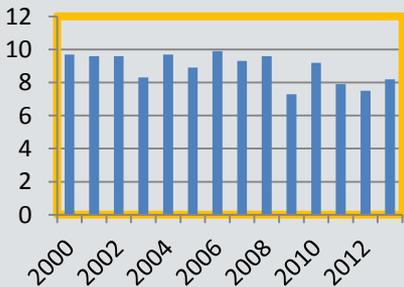
Moyenne	France	Lux	Rhénanie	Sarre
1971/75	69,9 %	13,9 %	16,2 %	-
2007/12	59,5 %	7,7 %	7,4 %	25,4 %



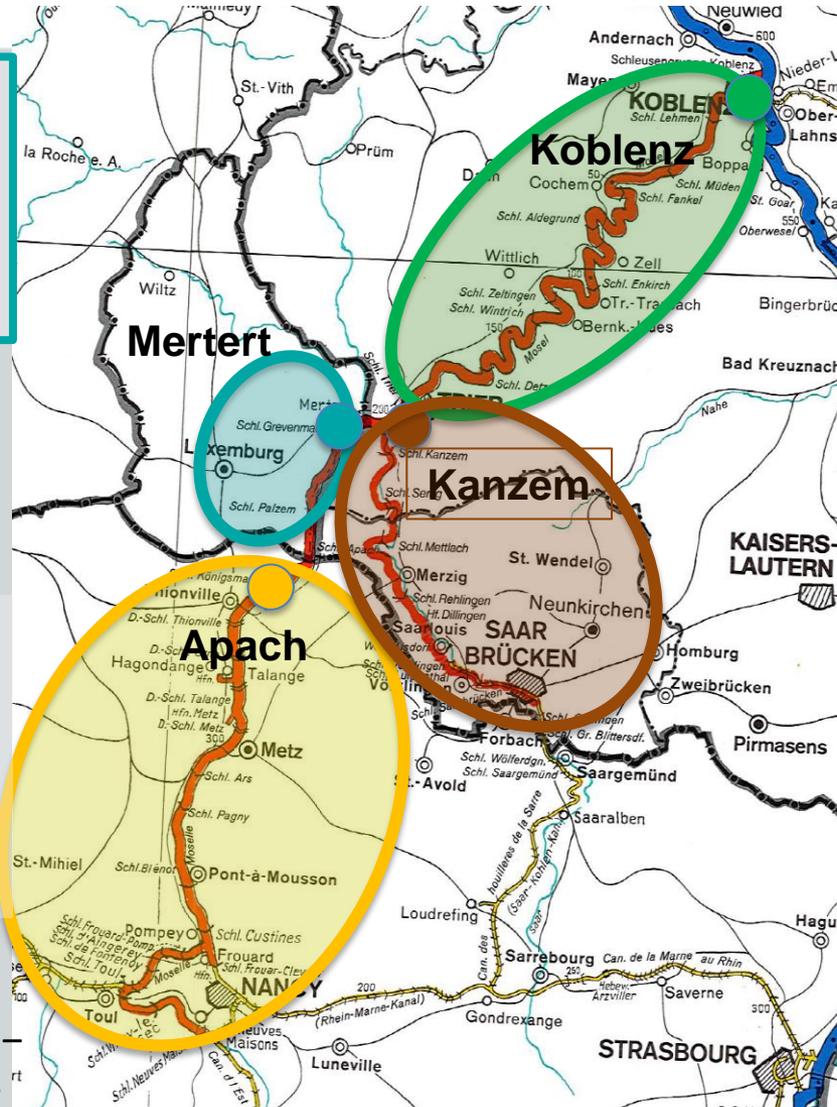
Des profils très typés



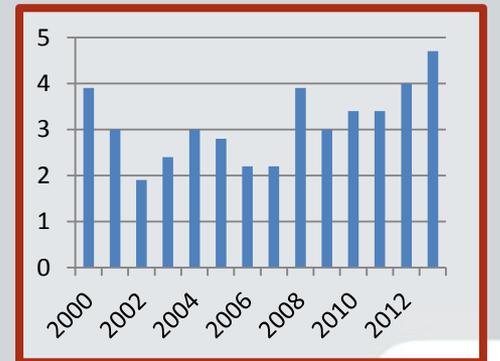
Luxembourg (5,4%)
déclin sidérurgie, import
de produits pétroliers



Lorraine (57,7%)
flux équilibrés - produits
agricoles – déclin industriel –
fermeture programmée des
centrales au charbon

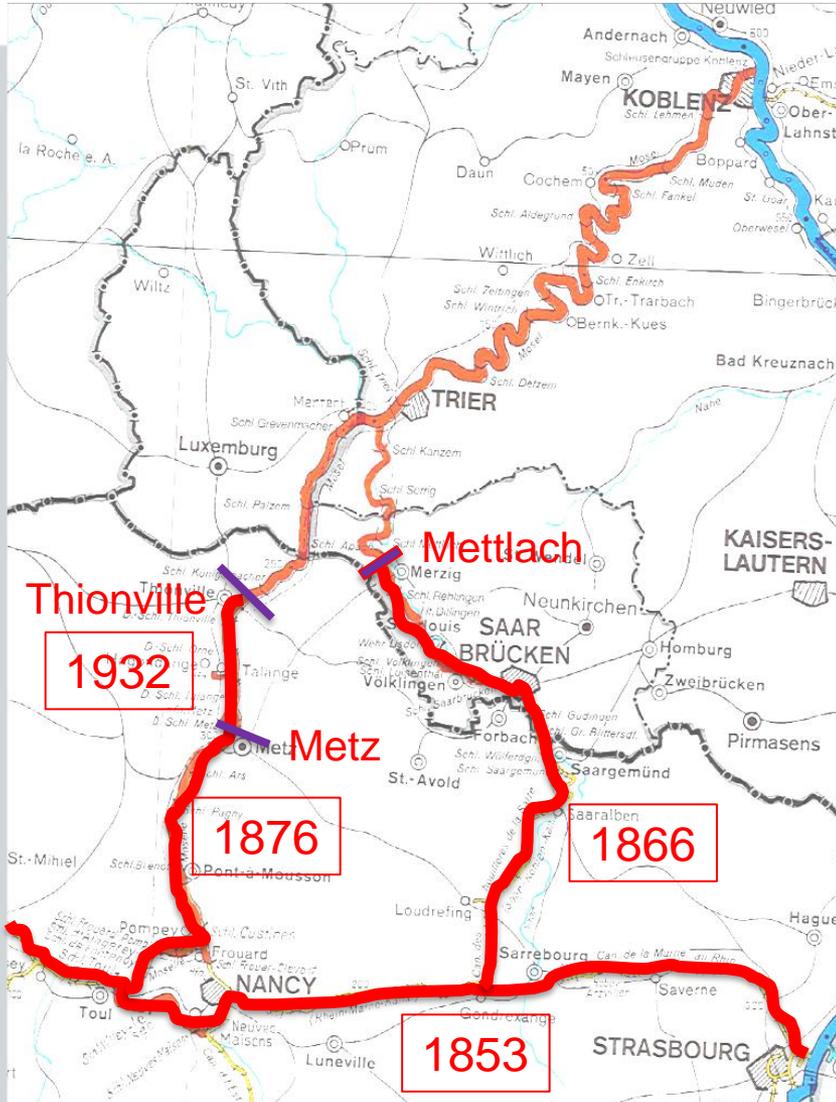
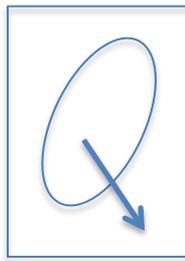


Rhénanie-Palatinat (3,7%)
trafics diversifiés grâce aux ports
industriels et au tourisme



Sarre (33,2%)
import produits sidérurgiques
et charbons
Dernière mine fermée en 2012

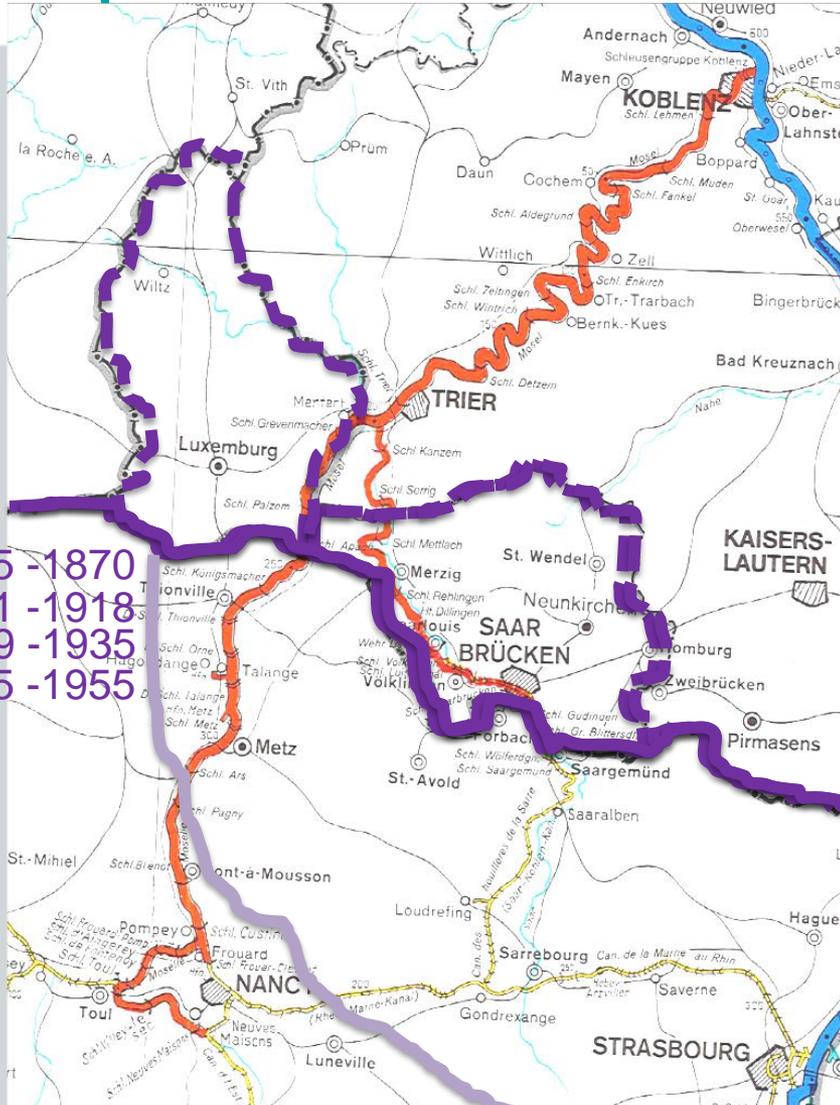
1850 – 1900 : L'ouverture vers le sud: un premier système territorial



- Canal de la Marne au Rhin (1853)
- Canal des houillères (1866)
- Canalisation jusqu'à Metz 1876 puis jusqu'à Thionville Camifemo (1932)
- Liaison ferroviaire entre Coblenz et Thionville (1879)
- Système productif manufacturier sarro-lorrain
- Baisse du coût du transport de charbon (60% vers Mulhouse)



1900 – 1950 : Les ruptures annexions du premier 20e siècle



1815 - 1870
1871 - 1918
1919 - 1935
1945 - 1955

- **Frontières et tensions sur les bassins mosellans**
- **Perturbation des liens industriels**
- **Des occasions manquées**

Art.14 du traité de Paris (1870)

Mise au gabarit Freycinet du canal des Houillères (1879 – 1895)

Camifemo (1932)

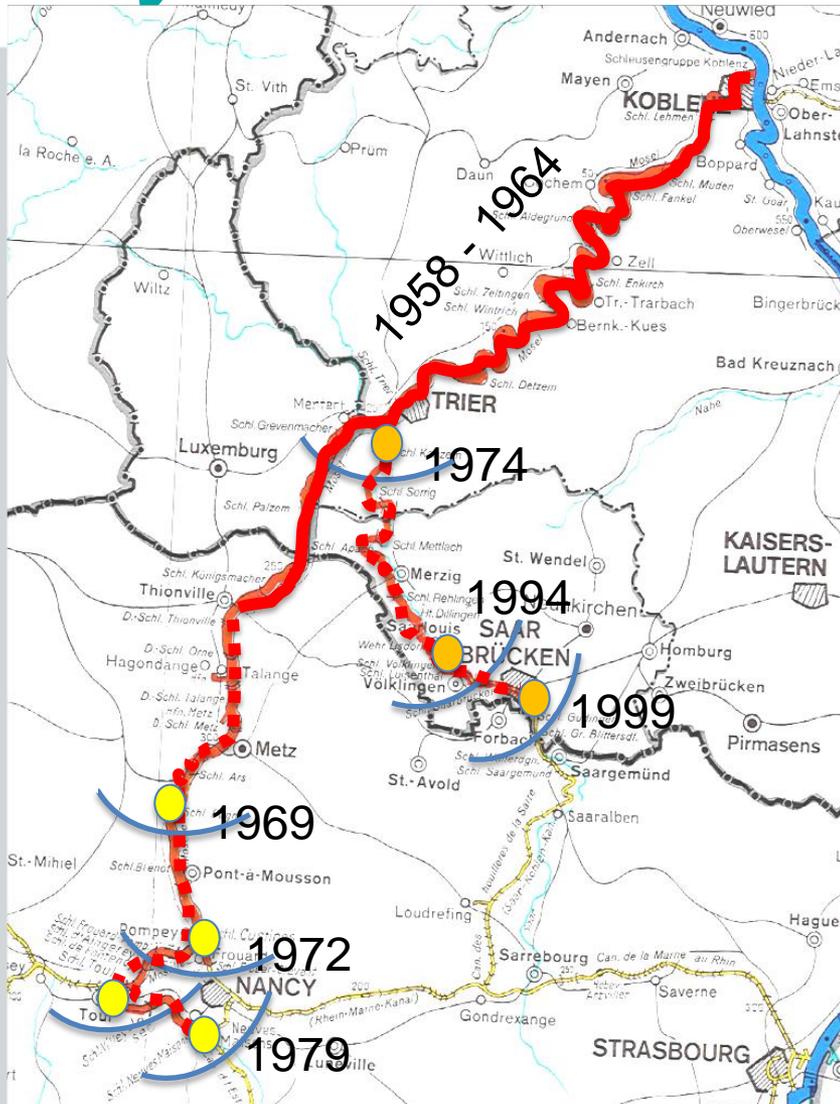
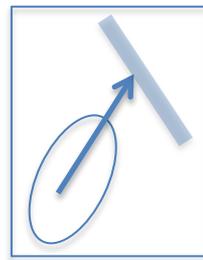
Projets allemands avant 1914

Ecluse de Koblenz (1941)

- **Le traité de 1956**



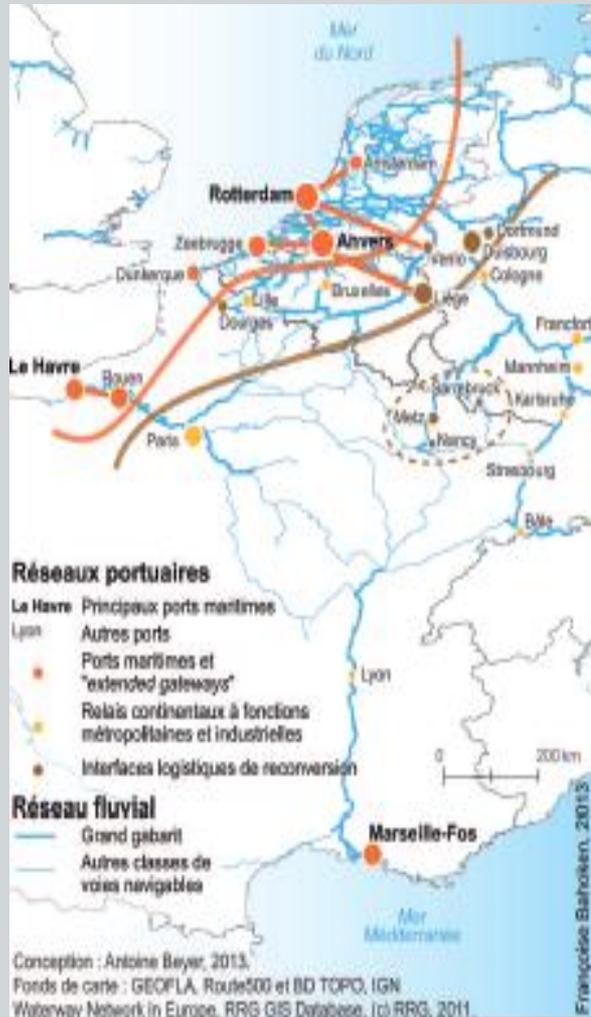
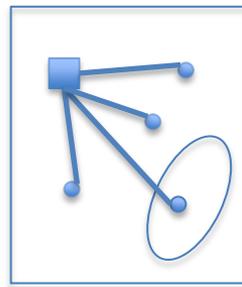
1950 – 2000 : la canalisation au cœur du système de la CECA



- Les équilibres économico-politiques de 1956
- Les prolongements postérieurs
- Un système d'abord sidérurgique
- L'évolution des trafics :
France/Allemagne
Produits agricoles
Tourisme
Hydroélectricité et ports



2000 : Une réorganisation difficile des trafics et l'insertion des flux dans la mondialisation

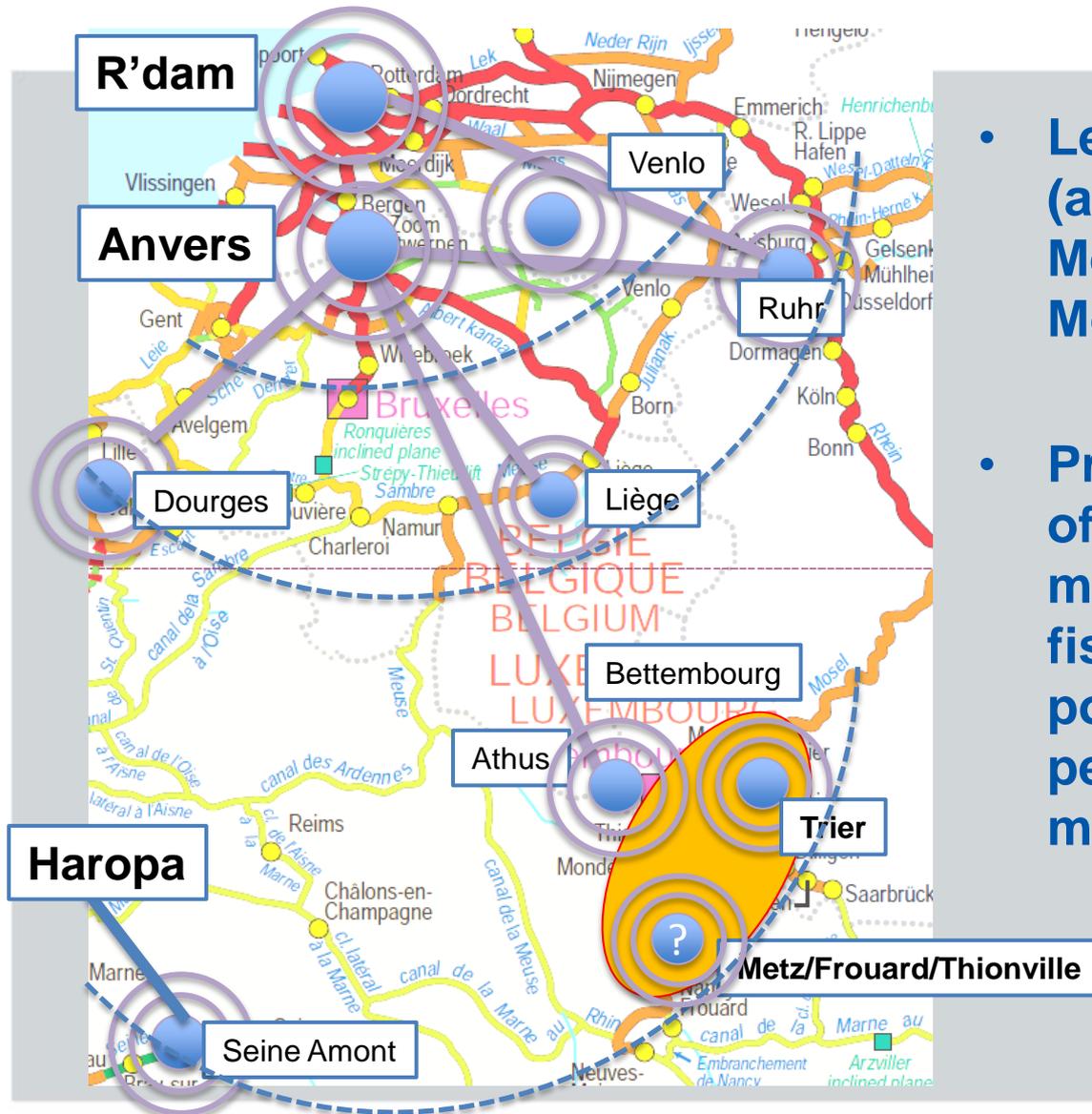


La structuration de l'hinterland et ses potentiels

- **Façades (*Extended gateway*)**
- **Relais de massification (*Reconversion*)**
- **Pôles continentaux (*Zones métropolitaines intérieures*)**



La concurrence des relais continentaux



- Le potentiel du conteneur (amorçage difficile : Trier et Metz) : lenteur – détour via Moselle.
- Proximité du Luxembourg qui offre le prix de gazole le moins cher d'Europe et la fiscalité la plus intéressante pour les transporteurs, tu peux reprendre un prix de marché entre 1 et 1,10 €/km



La conteneurisation de la Moselle : la diversité des offres combinées

TCA (Athus) Narcon



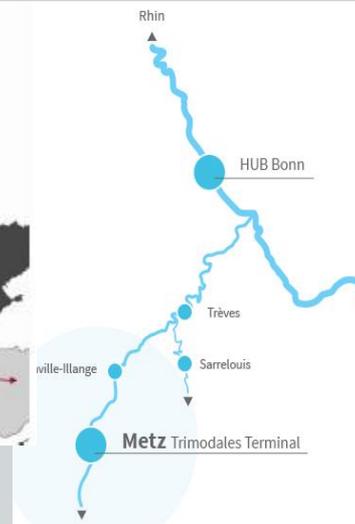
*Liaison vers Anvers et Rotterdam
140000 TEU/an
Subventions TC
Saturation du site
Depuis 1979*

Terminal conteneurs
de Bettembourg



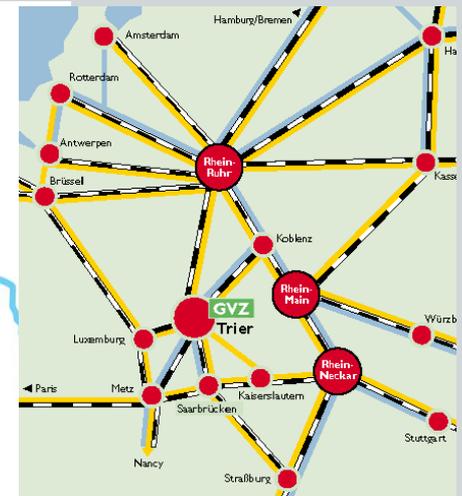
75 000 mvnts
en TC
+ route roulante

Multi Modal
Shuttle (Metz)



*Pré-post
acheminement routier
(nord-sud (A31) – est-ouest (A4 – à 500m)/ferroviaire
Lancement printemps 2014*

Trier TCT



*6000 TEU par voie
fluviale filiale de
Luxport
Depuis 1998*



Le couloir mosellan dans les TEN-T



- **Modèle d'intermodalité**
- **Quelle complémentarité rail/voie d'eau ?**
- **North Sea - Mediterranean Corridor**
- **Le projet SMSR, fait partie du corridor multimodal n°9 Amsterdam Marseille**

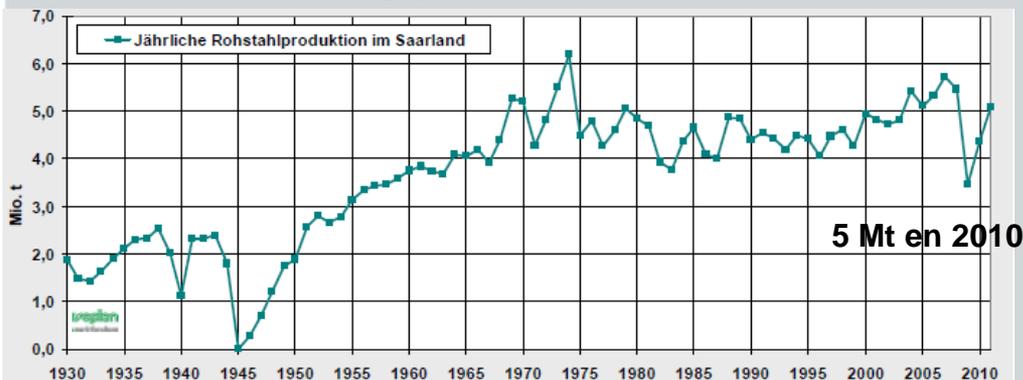
Projet Saône-Moselle et Saône Rhin : pas avant 2030 !



Quels potentiels en réserve ?

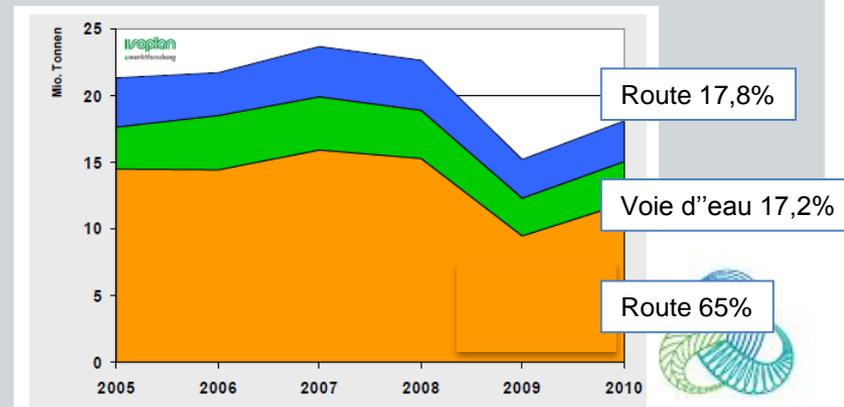
- **Le tassement des grands vracs** : fermeture des centrales thermiques et des besoins sidérurgiques en Lorraine / trafics agricoles suppl. limités / contraste avec la Sarre
- **Quelques complémentarités** au sein de la Grande Région
- **Le second jeu d'écluses** sur la Moselle (2036) pour faire face au vieillissement des installations et aux besoins de trafic calibrés sur 10 Mt

Production sidérurgique de la Sarre 1930 - 2010



Quelle: Verband der Saarrhütten, 2011: Vorläufige Zahlen

Trafics engendrés par l'industrie sidér. Sarroise selon les modes 2005 - 2010



Quelle: Angaben der Unternehmen, siehe Tabelle A4.2 im Anhang

Quelles perspectives ?

- Quelle évolution de la conteneurisation ? Grumes, céréales
- Des réserves dans la biomasse (bois- biocarburants), export/import)
- Des bifurcations énergétiques toujours possibles
- Le transport massif continental passe par l'articulation rail/voie d'eau
- Industrie touristique
- Une réindustrialisation est-elle envisageable ?

Longue durée des infrastructures :

La Moselle canalisée comme levier d'avenir pour la Grande Région ?



Merci pour votre attention

Ifsttar

14-20 Bld. Newton

Cité Descartes

Champs sur Marne

77447 Marne-la-Vallée Cedex 2

France

Tél. +33 (0)1 81 66 80 00

www.ifsttar.fr

communication@ifsttar.fr

