

## Compte-rendu du « 5 à 7 » du 6 février 2014

Cette réunion avait pour objet de faire le bilan du **voyage d'étude « de la Saône au Rhin en passant par la Moselle »** organisé par Promofluvia et ADR du **29 mai au 2 juin 2013**.

52 personnes avaient répondu à l'appel et ont pu visionner quelques photos de ce voyage, sélectionnées parmi les nombreux clichés fournis par les participants. Chacun des présents et des participants excusés a reçu un exemplaire des textes (compte-rendu et article de Pierre Gras dans la revue Diagonal) avec les photos.

Le texte des commentaires, rédigés par Michel Raffin, Jean-Paul Dumontier et Jean-François Gros, est reproduit ci-après.

\*\*\*\*\*

Les objectifs de ce voyage étaient de se faire une idée de la jonction « Saône-Moselle/Saône-Rhin » à grand gabarit et d'échanger avec les acteurs économiques (CCI et différents ports).

Ce voyage a permis de découvrir la Saône à grand gabarit, la petite Saône (au gabarit Freycinet), le canal des Vosges et la Moselle aménagée à grand gabarit jusqu'au Rhin à Coblenche.

### Mercredi 29 mai.



Partis très tôt de Lyon en car, nous arrivons à l'écluse de SEURRE pour embarquer sur la vedette « Le Rhône » (bateau de VNF) pilotée par Didier Blanchon. Cette première découverte de la Saône à grand gabarit permet d'apprécier la largeur de la Saône et ses paysages magnifiques. Nous passons devant le port de Pagny où Monsieur Jacques CHOSSAT DE MONTBURON, Maire de Pagny-le-Château (560 h), nous informe des potentialités de ce port (500 000 t en 2012, surtout des céréales) qui participe à APROPORT (Chalon - Mâcon - Pagny) mais dont l'image mériterait d'être améliorée ; des terrains sont libres et pourraient être développés (longueur de quai, grues, entrepôts libres). Une anecdote en passant devant le château de Pagny : sa chapelle a été démontée et déplacée aux USA.

Pendant ce trajet, M. Pierre SAVEY, ancien directeur de la CNR, nous retrace l'histoire du projet de canal Rhin-Rhône, de 1977 à 1997. Il reste très déçu de cette annulation politique alors que les acquisitions de terrains étaient commencées, que le financement du projet était intégralement assuré par les recettes hydroélectriques de la CNR sur le Rhône aménagé, et que la méfiance écologique par le Doubs n'était pas justifiée.

Puis Cendrille Montangon, chef de projet canal SMSR à VNF fait le point du projet à une période où les prémices de l'abandon, décidé depuis, se faisaient déjà sentir.

Nous passons devant Saint-Jean-de-Losne, grande ville de la batellerie, où débouche le canal de Bourgogne. En passant l'écluse d'Auxonne (N°20) à ouverture automatique par tige, nous constatons la différence entre les 2 gabarits ! Nous continuons sur la petite Saône jusqu'à Pontailler-sur-Saône où nous abandonnerons le bateau « Le Rhône » qui continue sa route par le canal de la Marne à la Saône pour se rendre à Rouen.



Après le déjeuner à l'auberge des Marronniers en présence de M. Joël ABBEY, maire et conseiller général de Côte d'Or, nous poursuivons notre route en car.

Un arrêt à l'écluse N°4 de Conflandey permet d'imaginer ce que serait un tracé vers l'Est (Montbéliard - Mulhouse) qui par le Nord du massif de la Serre permettrait de rejoindre le Rhin. On considère la fin de la Saône navigable à Corre, avant de longer le canal des Vosges et de traverser le plateau de la Vôge et ses sources thermales (Bains les Bains, Plombières, etc.).

Cette première journée s'acheva à ÉPINAL, ville au Moyen Age plus peuplée et plus riche que Nancy, et prospère au 20<sup>e</sup> siècle grâce à ses activités textiles à partir du coton importé (entreprise BOUSSAC disparue en 1978). Épinal est connue surtout grâce aux imageries de Pinot et Pellerin.

Avant l'hôtel, nous faisons un petit détour par les 14 écluses Freycinet de la montée de Golbey sur le canal des Vosges pour nous rendre sur le chantier de l'entreprise SAGRAM, accompagnés par M. Armel AUBERT, subdivisionnaire VNF à Épinal. Là ont été construits - cas unique en France - trois bateaux Freycinet à timonerie à l'avant pour une entreprise de granulats qui a eu une concession de VNF pour 20 ans. Elle transporte ainsi 110 000 t par an sur le canal de l'Est. Le port de plaisance d'Épinal, lui, est sur un embranchement en cul-de-sac.

### Jeudi 30 mai



L'arrivée sur le port fluvial privé de la SAM (Société des aciers d'armatures pour béton armé, filiale de RIVA) à Neuves-Maisons au point de jonction avec la Moselle à grand gabarit, est impressionnante ; nous sommes tous montés sur un talus dominant la zone du port : 25<sup>ème</sup> port fluvial français , 175 000 t/an, autour d'une immense darse dans laquelle débouche la Moselle à grand gabarit et où on distingue des quais de déchargement de ferrailles, l'entreprise RIVA (sidérurgie électrique) au milieu de fils de fer, câbles et fers à béton armé ; ce lieu recevant 1 bateau par jour, soit 300 bateaux par an, le canal des Vosges au gabarit Freycinet paraît bien petit !

En entrant dans le département de Meurthe et Moselle (dit « le Canard »), on entre dans l'histoire et l'actualité de la sidérurgie lorraine. La visite du port de Frouard-Pompey (1<sup>er</sup> port public sur la Moselle, géré par Nancyport filiale de l'allemand Rhénus) nous permet, avec les explications de l'exploitant du site, de comprendre la vitesse de rotation des stocks. Les montagnes de balles de pâte à papier codées sont rediffusées dans 12 usines différentes en France (cahiers « La Fontaine » et papiers à toilette).

L'entrepôt de 20 000 m<sup>2</sup> reçoit les eaux minérales de Vittel, les bières des brasseries de Champigneulle et tout ce stock repart par 3 camions par jour pendant 15 jours. Sur le quai, une montagne de gros tubes de 2 m de diamètre qui arrivent 1 par 1 par une noria de camions et sont rechargés par 160 dans un bateau à destination d'Anvers puis du Koweït pour l'adduction d'eau. Le sel, lui, arrive d'Allemagne par bateau et est stocké dans d'immenses entrepôts.

Après des installations de Nancyport qui manutentionne 500 000 tonnes par an, sont établis des silos à céréales gérés par l'Union des Coopératives Agricoles, où 500 000 tonnes sont également transportées. La sortie du port se fait par une double écluse, une au grand gabarit et une autre plus petite au format Freycinet permettant d'économiser l'eau. Au port de Nancy-Frouard, va s'installer en 2015 le CIGTF (Centre d'information et de gestion du trafic fluvial) qui permettra la mise en œuvre d'un réseau haut débit de Neuves - Maisons à la frontière (Apach) supervisant ainsi l'ensemble des six écluses de cette partie de la Moselle à grand gabarit, (avec télé-conduite d'ici 2020).

Avant le repas au restaurant du port, Mme LAQUENAIRE et M. ABELE, représentant Mme DE LA PERSONNE, directrice régionale excusée, nous présentent avec leurs collaborateurs la direction Nord Est de VNF et ses principaux projets et actions ; ils nous remettent un dossier particulièrement documenté sur la Moselle et ses principaux ports et aménagements.



Après le déjeuner, le groupe se dirige vers le port de METZ. Le nouveau port de METZ est avant tout un port céréalier, le premier de France avec ses énormes silos (500 000 t de stockage) ; il se situe dans une darse en cul-de-sac protégée par une porte de garde en cas de crue. Il dispose d'une grande réserve foncière prévue au départ pour la sidérurgie ; il peut recevoir des bateaux de 135 m de long (3000 t), le long de 1000 m de quais. Il est envisagé de démarrer une zone de conteneurs. La question de la sécurité des silos est évoquée, en particulier si on envisage de transporter les céréales en conteneurs.

A ce propos, M. Jacques KOPFF, Directeur des ports de Moselle, nous présente le projet de service conteneurisé ferroviaire et fluvial MM (Multimodal Shuttle) . Il s'agit de relier à la rangée des ports maritimes (DUNKERQUE-ANVERS-ROTTERDAM-AMSTERDAM) l'ensemble des ports de la Moselle (NANCY, METZ, THIONVILLE, TREVES) de façon à proposer jusqu'à trois départs hebdomadaires à l'aide des deux modes massifiés. A noter qu'il faut trois jours pour relier par bateau METZ et ANVERS/ROTTERDAM.

A Thionville, M Jean -Charles LOUIS, président de la CAMIFEMO , communique son optimisme pour la sortie de crise que traverse la Lorraine. Des projets importants existent à ILLANGE, notamment pour accueillir une vitrine du savoir-faire chinois.

Le voyage se poursuit ensuite dans les vignobles de Remich au Luxembourg. M. SCHMITZ, adjoint du chef du service Navigation du Luxembourg, nous présente les atouts du Luxembourg en matière de navigation fluviale. Ensuite, dégustation, repas et hôtel, avec une vue somptueuse...pour certains !



### Vendredi 31 mai.



Nous arrivons à TREVES, premier port allemand sur la Moselle, où nous sommes accueillis par M. Volker KLASSEN, directeur du port, avec M. KOPFF qui nous accompagne et assure la traduction avec M.SCHATZ, Sous-Préfet local. Nous sommes tous installés autour d'une grande table qui sert d'abord pour les scolaires et sur laquelle sont disposées des maquettes en « Lego »® des différents bateaux et portiques portuaires. Ce centre d'information sert de bureau du port.

Le port est porté par le Land (62%), la ville de Trèves (27%) et par des collectivités riveraines. Il s'étend sur 180 ha : 50% hydrocarbures, 50 % ferrailles (bobines de fil), conteneurs, éoliennes, soit 1.2 M de tonnes/an dont 400 000 t par le train. Il assure une position importante car il n'existe pas d'autre port entre Trèves et Coblenche. Il collabore avec Metz et s'alimente en ferrailles par des navettes de bateaux provenant de Neuves-Maisons. Il est le fournisseur dans un rayon de 100 km des produits pétroliers. On note la présence de pistes cyclables le long de toutes les voiries. Comme il pleut, nous faisons un tour en car dans les différentes zones du port dont il ressort une impression de forte activité et d'une grande organisation. Fort heureusement, les autorités portuaires avaient tout prévu pour réchauffer les esprits notamment, après la visite de TREVES, un délicieux repas avec le soutien de M. KLASSEN, directeur du port.

Visite de TREVES AUGUSTA TREVIVORUM fut une des résidences préférées des empereurs romains près de la frontière germanique au 4<sup>e</sup> siècle. Il en reste des traces dont le quadrillage de la ville en damiers, le decumanus-maximus qui correspond à l'actuelle grande rue principale commerçante débouchant sur la seule porte restante des fortifications : la Porta Nigra. Cette ruine romaine imposante transformée en église au XVI<sup>ème</sup> siècle marque le départ d'une promenade à travers le centre ancien, de vieilles maisons en pans de bois, d'hôtels particuliers magnifiquement restaurés. A retenir la place du marché et la place de la cathédrale composée de plusieurs églises d'époques différentes. Ces deux grands espaces publics retracent toutes les rivalités entre les différentes gouvernances de cette ville témoin du commerce intensif du vin le long de la Moselle dès son origine, devenue capitale de la Gaule après le déclin de Lyon. Dernier bâtiment impressionnant par sa taille, la Basilique longue de 70 m avec l'abside semi-circulaire et haute de 40 m tout en brique, hier sans doute colorée. Cette grande salle (Aula Palatina) est sans doute une des plus grandes salles construites de cette époque romaine. En sortant, on traverse le magnifique jardin devant le palais des Princes Électeurs, de facture Renaissance Allemande. Les archevêques grands électeurs étaient puissants : malgré le désir de liberté des citoyens, ils conservèrent leur pouvoir jusqu' à l'arrivée des troupes françaises en 1794, suivies par celle des Prussiens en 1815. A signaler que Trèves est la ville de naissance de Karl Marx, ce qui lui attire beaucoup de visiteurs.

Le repas de midi aura lieu à la Weinhaus Becker, dans le vignoble de Trèves, une des meilleures tables de la région, dans une ambiance chaleureuse. Il se terminera par une remise de cadeaux à nos hôtes (quelques bouteilles de vin suisse !).

L'après-midi, nous nous rendons à ZELTINGEN pour la visite de la double écluse sur la Moselle. Mme Charlotte Kurz nous présente les aménagements et ses collègues nous font visiter la cabine de pilotage et les installations souterraines impressionnantes.



Le groupe se dirige ensuite vers Coblenze où, après le repas à l'hôtel Contel, des taxis nous attendent pour nous conduire au bateau qui nous fera naviguer sur le Rhin, avec les commentaires d'une guide bénévole. Retour à l'hôtel la nuit tombée à bord de l'escadrille de taxis.

### **Samedi 1<sup>er</sup> juin**

Le voyage de retour est consacré aux aspects plus touristiques et culturels.



La journée commence par la visite de la ville de COBLENCE. Ville stratégique au confluent du Rhin et de la Moselle, du nom latin « Confluentia » qui lui a donné son nom (Koblenz), elle dépendait du prince archevêque électeur de Trèves et fut longtemps sa résidence, avant que les Prussiens y installent en 1815 la capitale de leur province de Rhénanie. Elle est aujourd'hui le siège du Gouvernement du Land de Rhénanie Palatinat. La pointe du confluent dite « coin allemand » rappelle l'histoire des chevaliers teutoniques.

Elle a été aménagée en parc, au centre duquel trône une imposante statue de Guillaume 1<sup>er</sup>, et plus modestement à côté une sculpture contemporaine de XU JIANG « Les Tournesols ». Sur la berge du Rhin reste le départ d'un téléphérique qui permettait de monter à la forteresse d'Ehrenbreitstein, ancienne caserne prussienne qui domine le fleuve, démolie en 1800 par les français, aujourd'hui reconstruite en site touristique. Il est question de démolir ce téléphérique construit pour l'exposition des Floraliés en 2011, trop coûteux pour une ville de 100 000 habitants. Nous faisons un tour à pied dans le vieux centre, succession de places aux façades restaurées de couleurs vives autour de l'église Notre-Dame, en passant près d'une fontaine dont le petit personnage, le « Schängel », vous asperge d'un jet d'eau si vous approchez trop près. Il est le symbole de l'humour des habitants de Coblenze !

Après la visite de COBLENCE, nous remontons en car « à contre-courant » la vallée de la Moselle dite « romantique », sinueuse et majestueuse entre les collines et vignobles plantés dans des pentes de plus de 45%. Chaque virage permet de découvrir les pentes abruptes des vignobles. Les accès à ces vignes sont assurés par un petit monorail qui permet au viticulteur d'accéder au sommet des parcelles dans un wagonnet et de travailler encordé en descendant. A midi, arrêt touristique à COCHEM dans un restaurant typique (Alte Thorschenke) et promenade dans la vieille ville surplombée par le château de REICHSBURG. Devant les quais aménagés en promenade, une foule de bateaux de tourisme se croisent sans cesse ; cette partie de la Moselle est principalement utilisée par les bateaux de croisière. Nous finissons la découverte de cette magnifique vallée en car jusqu'à WITTLICH en montant sur les coteaux pour découvrir une vue plongeante sur les vignobles de Riesling.

Fin du parcours viticole et arrivée à Metz à l'hôtel IBIS après une rapide visite de la Cathédrale.

### **Dimanche 2 juin**

La matinée de ce dernier jour est consacrée aux 2 grandes villes de Lorraine, Metz et Nancy.

Tôt le matin, nous faisons une promenade dans la vieille ville de Metz en partant des quais de la Seille, affluent de la Moselle. Première étape à la Cathédrale gothique Saint Étienne (1220 – 1520), une des plus hautes nefs d'Europe (42 m) avec une surface de vitraux exceptionnelle (650 m2) qui vont du XII<sup>ème</sup> au XX<sup>ème</sup> siècles (Villon, Bissière et Chagall) ; puis nous longeons le marché couvert, l'ancienne abbaye royale Saint-Arnould pour faire le tour de la ville militaire ; à remarquer l'arsenal construit par Napoléon III (1868), réhabilité par Ricardo Bofill pour en faire une salle de concert.

Redescente à travers les jardins du Palais du Gouverneur, les magasins des vivres et la chapelle des templiers avec de belles vues sur la zone du plan d'eau du port de plaisance. A noter que Metz a hérité d'un nouveau centre Pompidou réalisé par SHIGERU BAN et Jean de GASTINES mais nous n'avons pas eu le temps de nous y arrêter.

A Nancy, après avoir traversé le parc de la Pépinière, nous sommes réunis autour de la statue de Stanislas Leszczyński au centre de la place Stanislas rénovée ; nous profitons de cette architecture Renaissance avec ses palais sur 3 côtés (Opéra, Hôtel de Ville, Musée des Beaux-Arts), ensemble relié par la grille dorée de LAMOUR. On nous propose un petit circuit en car sur les œuvres essentielles d'Art Nouveau à NANCY ; en effet, NANCY est la terre d'élection de l'art nouveau.



Ce mouvement, caractérisé par l'amour de la nature et les lignes courbes, se manifeste à NANCY de la manière la plus aboutie à la faveur d'une grande tradition de cristalleries, faïenceries, ferronneries et de l'effervescence d'une génération d'artistes autour d'Emile GALLE (1846-1904) fondateur de l'Ecole de Nancy. Ce sont plus de 60 édifices qui ont fleuri aux quatre coins de la ville entre 1896 et 1909. Parmi les grands noms de l'Ecole de Nancy, figurent Camille GAUTHIER, Louis MAJOREL, Auguste et Antonin DAUM, Jacques GRUBER, Lucien WEISSENBURGER, Georges BIET, Paul CHARBONNIER.

Premier arrêt au parc de SAURUPT, sorte de cité-jardin prévue par E. HENRY et H. GUITTON mais seulement six villas seront construites sur la centaine prévue. La loge du gardien (1902) est toujours là. Deuxième arrêt à la villa Majorelle (1901-1902) réalisée par Henri Sauvage avec les fameux vitraux de Jacques Gruber. Troisième arrêt devant une villa dessinée par Lucien WEISSENBURGER, architecte de la brasserie Excelsior (1910), où nous nous restaurons après un discours dynamique de Monsieur André ROSSINOT, Président du Grand Nancy et de l'association Seine Moselle Rhône. Avant de reprendre la route pour Lyon, nous faisons une petite promenade digestive dans le quartier des abattoirs réhabilités, pour un dernier regard sur les aménagements du bord de la Meurthe (aviron + 2 roues).

Enfin, sur le chemin du retour, « last but not least », une étape à Losne (21) à l'Auberge du Paradis marqua les participants, notamment deux d'entre eux, Michel COTE et Jean-François GROS qui se virent, à leur grande surprise, intronisés dans la Confrérie des Avalants Navieurs des Chemins d'Eau ! La cérémonie sera suivie d'un repas particulièrement convivial, avant le retour au port (Édouard Herriot) peu avant minuit.

## **Annexes**

### **1) Petite histoire de l'aménagement de la Moselle pour la navigation.**

Une navigation fort ancienne : Les Romains y transportaient le vin, l'ambre, le bois, les troupes...Le sel de la Seille était rechargé à METZ.

Une sûreté appréciée : METZ assiégée a pu plusieurs fois se ravitailler en harengs par la voie fluviale. L'archevêque de TREVES y entretenait une flotte privée pour se déplacer.

Mais des péages nombreux : il revenait si cher de remonter la Moselle jusqu'à Nancy qu'on préférait utiliser la Sarre puis la voie de terre.

Et une navigabilité difficile : en raison des bancs de sable, le tirant d'eau était souvent de l'ordre de 60cm, et les bonnes eaux étaient limitées en moyenne à 4 mois par an. En 1833, on hâle des convois de 200t maximum en cinq jours de TREVES à METZ, à l'aide de 6 à 12 chevaux.

METZ et le barrage des moulins.

On compte 20 meules de moulins à METZ en 1550, et la digue de WADRINEAU qui les préserve, oblige à transborder à l'aval. Ceci fixe la rupture de charge, le commerce et les recettes fiscales dans cette ville et en prive la rivale nancéenne. Il faudra attendre 1807 pour qu'une écluse soit aménagée. Mais durant les étiages, la priorité revient aux moulins. La digue ne disparaîtra qu'en 1954.

Les premières tentatives d'aménagement de la Moselle, peu fructueuses à l'amont de THIONVILLE.

En 1835, Le Masson et Le Joindre réalisent des travaux de rétrécissement du lit. Le tonnage passe de 35000 t en 1830 à 120000 t en 1852. C'est en 1854 que le premier bateau à vapeur atteint METZ. Mais le trafic stagne, alors que des canaux se développent ailleurs (canal de la Marne au Rhin, canal du Rhône au Rhin) En 1867, une DUP est prononcée pour un canal entre FROUARD et THIONVILLE. Mais le projet est stoppé par la victoire allemande. Lui sont préférées la desserte de METZ par chemin de fer et la desserte fluviale de la Ruhr ou de la Sarre (canal des houillères). Le projet de 1867 reprend en 1929, pour ouvrir en 1932 une liaison de 30 km au gabarit Freycinet. Seule la réconciliation franco-allemande des années 1950 pourra lancer les travaux de la mise en navigabilité actuelle.

Le canal de l'Est branche Sud, actuel canal des Vosges, fut une réaction française à l'occupation allemande d'Alsace-Moselle. En effet, le canal de la Marne au Rhin, ouvert en 1853, se trouve, en 1871, pour un tiers en territoire allemand. Il faut ouvrir la Meurthe et Moselle vers la Saône, ce qui motive d'accélérer un projet du 18<sup>e</sup> siècle, mis en service dès 1882.

### **2) LA SIDÉRURGIE LORRAINE : quelques repères.**

Une métallurgie du fer dès les Celtes

En 1704, De Wendel installe une usine à Hayange pour produire des armes à l'attention des armées napoléoniennes.

Au Second Empire, la Lorraine est la première région française productrice d'acier.

Après la mise au point du procédé THOMAS-GILCHRIST qui produit une fonte débarrassée du phosphore et ne cassant plus, la sidérurgie connaît un essor de part et d'autre de la frontière :

- en Moselle , avec THYSSEN et KRUPP. METZ (68000 habitants en 1910) devient la plus grande place fortifiée au monde, avec une gare à finalités militaires.
- En Lorraine française, avec WENDEL et DUPONT, NANCY atteint 120 000 habitants en 1911 dont 10 000 militaires. A POMPEY, en 1887, DUPONT fournit 8000 t d'acier pour la tour Eiffel.

Années 50 : la Lorraine fournit 80% de la fonte française, 65% de l'acier, 25% du charbon (39 000 mineurs). Robert SCHUMANN député de Moselle fonde la CECA.

Le déclin progressif :

1997 : dernière extraction de minette (minerai de fer à faible teneur)

2004 : dernière mine de charbon français à CREUZWALD

2013 : dernier haut-fourneau à FLORANGE.

Les perspectives.

Après les crises industrielles successives qui l'ont frappée, la Lorraine doit trouver un nouveau départ. Elle ne manque pas d'atouts :

- sa position géographique à proximité de territoires très dynamiques (Luxembourg accueillant 75000 frontaliers français, Allemagne rhénane compétitive)
- une tradition d'industrie et d'innovation. A ILLANGE, on ambitionne d'accueillir une vitrine du savoir-faire chinois ( projet ITEC)
- des atouts culturels à NANCY et METZ( centre POMPIDOU, ...)
- une volonté nouvelle des édiles pour regrouper les forces des deux Lorraine (évêchois et duchois) longtemps rivales. METZ, NANCY, THIONVILLE, EPINAL ont créé un pôle métropolitain de 1,2 million d'habitants. Fusion des Universités, communauté hospitalière, synergie des ports lorrains sont à l'ordre du jour.

### **3) La Commission de la Moselle et le chenal à grand gabarit**

A Trêves siège le secrétariat permanent de la « Commission de la Moselle » qui joue un rôle de coordination et d'information entre les 3 pays membres (France, Luxembourg, Allemagne).

Cette commission, mise en place en 1962, se réunit deux fois par an avec deux délégués par pays qui concourent chacun pour un tiers de son budget. Elle couvre la Moselle sur 520 km.

Elle a permis la réalisation de la mise à grand gabarit de la Moselle (convention du 27 octobre 1956). La Moselle a été ouverte au gabarit classe VB progressivement : 1964 jusqu'à THIONVILLE ; 1967 de THIONVILLE à METZ ; 1972 de METZ à NANCY-FROUARD ; 1979 jusqu'à NEUVES-MAISONS. L'enfoncement garanti est de 3 m. La Moselle comporte 28 aménagements avec usines hydroélectriques et écluses de 170m X 12m ; un second sas de 210mX 12,50m ayant été réalisé en Allemagne à ZELTINGEN, à FANKEL et prévu à TREVES. Le doublement des écluses, inscrit au schéma fédéral allemand de 2003, a été décidé à raison d'une écluse tous les 3 ans (il y en a 10) afin de limiter le temps d'attente surtout pour les bateaux de croisière qui sont prioritaires. Le tirant d'air porté à 6,17m à l'aval de METZ y autorise le chargement de conteneurs sur trois couches en moyenne 300 jours par an.

La Commission de la Moselle encaisse un péage en fonction des marchandises à la tonne/km et assure la police, la réglementation et le balisage du chenal. Elle veille aussi à son aménagement global du fleuve (crues, biodiversité,...). Plusieurs comités juridiques, techniques, règlementaires permettent de réguler les débits et les systèmes d'annonces et d'information (MIS-MOVES) « en 1 clic » et en plusieurs langues qui facilitent le trafic sur cette voie d'eau. Cette commission permet d'améliorer en permanence la performance de cette voie d'eau européenne. Lors des travaux dans les années soixante, on prévoyait de dépasser 10 millions de tonnes à long terme à l'écluse de COBLANCE. Ce fut fait dès 1975, et le trafic avoisine aujourd'hui 15 millions de tonnes, sans compter le trafic croisières à fort potentiel.

\*\*\*\*\*

Après cet exposé, le « 5à7 » s'est poursuivi par quelques instants de débat.

M. Savey constate que le canal Rhin Main Danube est très écologique (Même si Mme Voynet n'en est pas convaincue). En ce qui concerne Rhin-Rhône par le Doubs, l'enquête publique s'était déroulée tranquillement jusqu'à ce que tout se gâche. Le climat est désormais apaisé.

Réponse : Il faut noter la capacité des aménageurs en Allemagne à rechercher une solution par une démarche pragmatique.

Au cours de la discussion qui suit et qui aborde les questions du nucléaire et du transport maritime il est remarqué une nouvelle fois que sur ce projet Rhin-Rhône, les écologistes du Doubs voulaient surtout préserver leur tranquillité personnelle.

J.E. Mounier rappelle qu'il ne faut pas négliger l'importance à Besançon du lobby ferroviaire.

Q.: Le manque d'intérêt pour une ouverture vers le Sud remarquée à plusieurs reprises pendant le voyage n'est-il pas un peu créé par le port de Marseille ?

R. : Le port de Marseille a réglé ses problèmes mais ne peut pas prévoir son extension vers le Nord ; il a donc intérêt à une ouverture vers le nord, quel que soit le tracé.

A noter qu'à Nancy, les acteurs économiques ne parlent pas de la liaison vers le sud, la plupart semblent désabusés.

A la suite du rapport de la commission « mobilité 21 » et des positions prises par le gouvernement, Saône Moselle et Saône Rhin sont renvoyés après 2050 et le débat public qui justifiait notre voyage n'a donc pas commencé !

Pierre Gras rappelle que ce dossier a été « planté » alors que les études étaient prêtes.

R. : quelqu'un précise que l'on trouve plus facilement des crédits pour aménager les quais de Saône et du Rhône que pour développer le transport !

Après ce débat, la réunion s'est terminée, selon une tradition bien établie désormais, par un apéritif convivial.