

# L'HISTORIQUE DE LA CANALISATION DE LA MOSELLE

par

M. RENÉ BOUR

---

Dans la loi du 10 avril 1952 ratifiant le traité instituant la C.E.C.A., l'article 2 prescrivait au gouvernement français « d'engager, avant l'établissement du marché commun, des négociations avec les gouvernements intéressés, pour aboutir à une réalisation rapide de la canalisation de la Moselle entre Thionville et Coblenze ».

La création de la Communauté européenne du charbon et de l'acier rattachait le bassin sarro-lorrain-luxembourgeois à l'espace économique rhénan. Ce bassin produit 70 % du minerai de fer et 30 % de l'acier de la C.E.C.A. Il doit faire venir de la Ruhr du coke et des fines à coke et exporte une grande quantité de sa production d'acier. Situé à 380 kilomètres de la Ruhr et à 300 kilomètres du port le plus proche de la mer du Nord, les problèmes de transport présentent ainsi, pour lui, une importance capitale. Par sa décision, le parlement français soulignait nettement que la réalisation de la canalisation de la Moselle était devenue l'inéluctable conséquence de l'intégration du bassin lorrain, d'ailleurs naturellement orienté vers le Rhin par son axe, la Moselle.

D'après discussions furent engagées : finalement, aux termes de l'accord du 29 octobre dernier, liquidant le contentieux franco-allemand, la France, au prix de son acceptation du retour politique de la Sarre à l'Allemagne pour le 1<sup>er</sup> janvier 1957 — et trois ans plus tard pour le rattachement économique — obtenait que la Moselle soit canalisée.

*Un problème en trois points,  
agité pendant cent trente-neuf ans avant d'être résolu !*

Que faut-il entendre par la canalisation de la Moselle ?

Il s'agit de permettre aux grands chalands rhénans de 1.500 tonnes de pouvoir naviguer toute l'année sur la Moselle, de Thion-

ville à Coblenze, c'est-à-dire sur une longueur de 270 kilomètres, se répartissant en trois sections : une section française de Thionville à Apach (30 km.), une section mitoyenne, d'abord sarro-luxembourgeoise, sur une dizaine de kilomètres, puis germano-luxembourgeoise, sur une trentaine d'autres, avant de devenir allemande un peu avant Trèves; cette section d'Apach à Trèves a une longueur de 45 kilomètres; enfin, la dernière section, la plus longue, en territoire allemand, compte 195 kilomètres de Trèves jusqu'à Coblenze, au confluent du Rhin.

Quel est le but de cette canalisation ?

Elle doit permettre à la sidérurgie lorraine d'abaisser ses prix de revient par une sensible réduction de ses frais de transport, tant pour l'importation du coke de la Ruhr, que pour l'exportation de sa production.

Pourquoi a-t-il fallu attendre si longtemps ?

Essentiellement, à cause de l'irréductible et constante opposition de l'Allemagne, dont les chemins de fer acheminent vers la Lorraine l'indispensable coke de la Ruhr à un tarif élevé, ce qui permettrait, indirectement, à la sidérurgie de la Ruhr d'imposer une lourde charge à la sidérurgie lorraine.

Tout le problème tient en ces trois points, et l'on ne peut être que surpris d'apprendre que, pendant cent trente-huit ans, il n'a jamais cessé de figurer à l'ordre du jour de la chambre de commerce et de l'industrie de la Moselle.

Cette Moselle — qui, née dans les Vosges, au-dessus d'Epinal, traverse toute la Lorraine en arrosant les cités de Toul, de Metz et de Thionville au milieu d'une riante vallée, pour effleurer ensuite le Luxembourg avant de s'enfoncer, en aval de Trèves, dans le massif schisteux rhénan — a déjà fait couler beaucoup d'encre depuis 1818, année où la chambre de commerce de la Moselle souligna la nécessité de la rendre navigable aux chalands de l'époque.

### *L'utilisation de la Moselle aux siècles passés*

Il fut un temps, naguère, où la Moselle avait été animée par une prospère navigation.

Dès l'époque gallo-romaine, la rivière était une belle artère de transport que descendirent les légions romaines pour aller vain-

cre les Trévires, les Bataves et les Frisons, tribus celtiques centrées, la première dans la région de Trèves, les autres à proximité des bouches de l'Escaut, de la Meuse et du Rhin. Et à la même époque, la Moselle évacuait déjà le sel produit dans la région de la Seille.

Durant tout le moyen âge, où Metz était une république indépendante, riche et enviée, la navigation battit son plein sur la rivière lorraine. Un courant d'échanges permanents entre le pays messin et les pays rhénans avait été établi grâce à la Moselle, et le port de Metz avait été baptisé le « Rhinport », qualificatif qui apprenait, à ceux qui l'auraient ignoré, que la rivière aboutit au Rhin; laines, tissus, fer de Cologne, craie, meules de moulin, toiles, pelletteries du Nord, métaux, huile étaient déchargés sur les quais.

La série de malheurs (guerre de Trente ans, famine, peste, dépopulation) des <sup>xvi</sup><sup>e</sup> et <sup>xvii</sup><sup>e</sup> siècles portèrent un coup funeste à cette navigation mosellane, si prospère auparavant. Il semble bien que la rivière fut alors négligée, ce qui expliquerait l'ensablement qui empêcha à peu près toute navigation au <sup>xviii</sup><sup>e</sup> siècle. Tout au plus utilisa-t-on la Moselle pour le flottage des bois des Vosges. Cependant, en 1769, un savant ingénieur, Gardeur-Lebrun, fit, avec l'intendant Calonne, l'étude approfondie du cours de la rivière de Metz à Coblenze et dressa une magnifique carte. Le but de cette étude était de rechercher les obstacles physiques et politiques qui s'opposaient à la navigation.

Mais, la Révolution éclatait en 1789, une révolution qui, dès le 16 novembre 1792, posait ce grand principe relatif à la liberté de navigation sur les fleuves, précisant « que le cours des fleuves est la propriété commune et inaliénable de toutes les contrées arrosées par leurs eaux; qu'une nation ne saurait, sans injustice, prétendre au droit d'occuper exclusivement le canal d'une rivière et d'empêcher que les peuples voisins qui bordent les rives supérieures ne jouissent des mêmes avantages ».

### *La chambre de commerce de la Moselle « bataille » depuis 1818*

Toutefois, dès le début de sa création (mai 1815), la chambre de commerce de Metz s'intéressa à la navigation sur la Moselle. Après sa première prise de position de 1818, elle demandait au gouvernement français, dans sa séance du 3 janvier 1826, de s'entendre avec le gouvernement prussien, alors riverain, afin que celui-

ci entreprenne sur son territoire les travaux de canalisation. La même année, des contacts étaient pris avec l'ambassadeur prussien à Paris, mais ils n'étaient suivis d'aucune décision pratique.

La bataille était alors engagée, première bataille d'une nouvelle guerre de Cent ans, de plus de cent ans même, guerre économique, qui a toujours enregistré la dérobade des Prussiens avant 1870 et des Allemands, depuis cette date jusqu'aux accords de 1956. Elle redoubla à partir de 1841, date qui vit l'impulsion extraordinaire donnée aux travaux du canal de la Marne au Rhin, sur lequel la Moselle devait s'embrancher à Frouard. C'est le moment que choisit, avec beaucoup d'à-propos, la chambre de commerce messine pour rappeler que la Moselle devait être rendue navigable.

Une petite lueur d'espoir flotta lorsqu'en 1861, un décret autorisa les travaux projetés pour améliorer « la navigation de la Moselle entre Frouard et Thionville ». Mais, la guerre de 1870 ajourna l'exécution.

### *L'opposition de la Ruhr après 1870*

Toutefois, au douloureux traité de Francfort (1871), la France arrivait à faire admettre l'article 14, par lequel « les parties contractantes s'engageaient à continuer chacune, sur leur territoire, les travaux de canalisation de la Moselle ».

Si cette canalisation put être réalisée, tant bien que mal, malgré la mauvaise volonté allemande, de Novéant (frontière de la Lorraine annexée) à Metz, le gouvernement allemand s'opposa systématiquement à la poursuivre au-delà de Metz. Et tout au long de l'annexion, les projets présentés à plusieurs reprises furent soigneusement écartés, pour les deux motifs principaux rappelés par la chambre de commerce messine dans sa déclaration du 7 mai 1910 : « La diminution des recettes de l'administration des chemins de fer prussiens et la crainte du préjudice causé à l'industrie métallurgique de la province rhénane et de la Westphalie (c'est-à-dire de la Ruhr) par la concurrence du bassin de l'Allemagne du Sud-Ouest (c'est-à-dire de la Lorraine annexée). »

L'industrie de la Ruhr, disposant de la houille et du coke, entendit faire du bassin lorrain *une annexe destinée à être subordonnée à ses besoins*, bien que les conditions naturelles aient assigné le rôle de métropole économique à un centre lorrain, si l'on considère tout l'ensemble rhéno-wesphalien-lorrain.

Et les chemins de fer allemands eurent le loisir d'imposer des tarifs élevés pour le coke acheminé de la Ruhr en Lorraine, alors qu'ils accordaient à la même Ruhr des tarifs réduits pour le minéral de fer lorrain dont elle avait besoin !

### *En 1932, canalisation de Metz à Thionville*

Au lendemain de la première guerre mondiale, par une singulière aberration, malgré les recommandations de la chambre de commerce de la Moselle, le traité de Versailles n'imposa pas à l'Allemagne l'obligation d'appliquer l'article 14 du traité de Francfort.

Les Mosellans n'en continuèrent pas moins à batailler. La chambre de commerce obtint du gouvernement la réalisation de la canalisation de la Moselle de Metz à Thionville.

Ce canal, qui emprunte partiellement le lit de la Moselle, baptisé « CAMIFEMO » (Canal des mines de fer de la Moselle), fut inauguré en 1932, et il présente un grand intérêt pour l'industrie du bassin de Thionville. Son trafic atteint certaines années un tonnage total (descente et remontée) d'un million et demi de tonnes. Ouvert aux péniches de 280 tonnes, il sera très facile, comme on le verra ci-dessous, de l'aménager pour permettre la circulation de chalands du type rhénan (1.500 tonnes). Mais, les Allemands, continuant de faire la sourde oreille, n'entreprirent aucun travail de leur côté.

Véritable travail de Pénélope, la question était remise sur le chantier au lendemain de la libération.

### *Le sens des travaux à Coblenze en 1942*

Remarquons qu'auparavant, c'est-à-dire dans les premiers mois qui avaient suivi la défaite de la France de 1940 et qui avaient vu l'annexion de fait de la Moselle au Reich hitlérien, les Allemands, assurés de leur victoire finale, avaient soudain découvert l'intérêt et l'urgence de l'aménagement de la Moselle de Coblenze à Thionville. Il prévoyait, dans la partie aval de la Moselle, la création d'un seul barrage à Coblenze, pour noyer des rapides particulièrement gênants, puis, en amont de ce barrage et jusqu'à Trèves, l'approfondissement par dragages des secteurs difficiles, enfin, l'établissement de barrages en amont de Trèves, où le débit

de la Moselle est trop faible pour que de simples barrages puissent donner des résultats satisfaisants.

La réalisation de ce projet fut aussitôt entreprise. Un certain nombre de mauvais passages furent améliorés et, dès 1942, les travaux du barrage de Coblenze étaient commencés. Mais, l'évolution de la situation militaire ne permit pas de mener à bien l'ensemble des travaux; ceux du barrage de Coblenze durent être interrompus en 1944, et ils ne furent achevés qu'en 1951.

Ces travaux de 1942 permettent de dire que si la Moselle avait été toute entière sur le territoire allemand, sa canalisation serait aujourd'hui terminée. Car, si, avant 1918, alors qu'ils avaient annexé une partie de la Lorraine, les Allemands n'avaient pas voulu cette canalisation, leur optique changea après 1940, parce qu'ils se rendirent compte qu'ils pouvaient désormais escompter de cette réalisation une appréciable fourniture d'énergie électrique. Mais, leur opposition réapparut automatiquement à partir du moment où ils durent lâcher la Lorraine, qu'ils croyaient avoir définitivement conquise en 1940.

### *Les caractéristiques du projet*

Créé quelques années après la libération, le Consortium pour l'aménagement de la Moselle a multiplié ses études (techniques, économiques, financières) pour arriver à un solide projet sur lequel se sont mis d'accord, après d'inévitables modifications — de détails surtout — les experts allemands, français et luxembourgeois, et qui sera enfin réalisé.

Ce projet tient compte de la possibilité d'une importante production d'énergie électrique, mais par l'importante concession qu'il a fallu consentir, toute la production d'électricité est laissée aux Allemands. Il renonce donc à l'amélioration de la navigabilité de la Moselle au moyen des seuls dragages. Pour produire de l'électricité et avoir toute l'année les profondeurs nécessaires à la navigation régulière des grands chalands rhénans de 1.500 tonnes, il est apparu indispensable de canaliser COMPLÈTEMENT la rivière par la construction de barrages.

Les caractéristiques de ce projet sont donc les suivantes :

Longueur à aménager : 270 kilomètres ;

Nombre de barrages à construire : 13 (la dénivellation entre

Thionville et Coblenz est de 83 mètres, l'écluse de Thionville est à 148 mètres d'altitude, tandis que celle de Coblenz est à 65 mètres) ;

Hauteur moyenne des barrages : 6 m. 30 (les chutes entre les différents plans d'eau varient de 3 m. 70 pour les premiers barrages à 9 mètres) ;

Distance moyenne entre deux barrages : 19 km. 20 ;

Nombre d'usines électriques : 10 (soit 9 en Allemagne : Trèves, Detzem, Wintrich, Zeltingen, Enkirch, Aldegrund, Müden, Fankel, Lehmen, et une au Luxembourg : Grevenmacher) ;

Débit équipé des usines : 380 m<sup>3</sup>/sec. ;

Production totale annuelle d'électricité : 710 millions de kwh. (plus de 65 millions de kwh. annuels actuellement produits par l'usine de Coblenz déjà équipée) ;

Tonnage des chalands : 1.500 tonnes ;

Puissance de remorquage : 1 CV pour 6 tonnes.

Partout, sauf deux courtes déviations d'un kilomètre, nécessaires à cause des méandres de la rivière (à Kœnigsmacker et à Detzem), la voie navigable empruntera le lit même de la rivière.

Les barrages à construire sur la Moselle représentent de petites unités qui peuvent être exécutées par des entreprises de travaux publics d'importance moyenne dans un délai de deux à trois ans. Il n'y aura aucun problème technique particulier à résoudre et aucun record à battre. On se trouve en présence d'ouvrages de série fondés sur le rocher, qui peuvent être construits rationnellement en standardisant le plus possible l'équipement.

Quant à l'aménagement de la section Metz-Thionville, d'une trentaine de kilomètres, les travaux à effectuer seront beaucoup moins importants, puisqu'elle a déjà été canalisée. Le « Camifemo » comporte des parties en canal et des parties en rivière. Il est actuellement doté de quatre écluses de 6 mètres de large et de 40 mètres de long. Le projet d'aménagement comporte la construction de quatre grandes écluses de 12 mètres de large et dont la longueur, portée à 100 mètres, permettra le trafic des chalands de 1.500 tonnes. Il faudra également effectuer des travaux de terrassement dans la partie rivière et élargir la partie « canal ».

*Le coût de l'opération*

Le montant des frais d'aménagement, non compris le coût de la construction des usines hydroélectriques, est évalué à 370 millions de marks, dont 120 à la charge de l'Allemagne, 248 à la charge de la France et 2 à la charge du Luxembourg. Les dépenses excédentaires éventuelles seront supportées par la France et l'Allemagne seules, suivant la proportion de 250 - 120 ; ce principe de la proportionnalité est une concession allemande, puisqu'initialement les Allemands n'entendaient contribuer aux frais d'aménagement que par une participation forfaitaire.

Une société internationale, au capital de 102 millions de marks (50 pour la France, 50 pour l'Allemagne et 2 pour le Luxembourg) est constituée pour la construction et le financement seulement. Elle a son siège à Trèves.

Le rôle de cette société internationale est donc limité, puisqu'elle ne s'occupera pas de la gestion du canal. Le « Consortium pour l'aménagement de la Moselle » avait lancé l'idée de la fondation d'une « compagnie internationale de la Moselle », au rôle plus vaste. Elle aurait reçu de chaque Etat les concessions d'aménagement de la rivière aux divers points de vue, et simultanément les Etats auraient signé un accord pour convenir des conditions d'après lesquelles ils auraient remis à cette société la charge de leurs intérêts relatifs à l'aménagement de la Moselle, d'une part, et en auraient assuré la gestion d'autre part. Cette suggestion n'a pas été retenue.

Précisons que le régime de la navigation sur la Moselle canalisée, s'inspirant de celui du Rhin, sera celui de la liberté pour les bateaux de toute nationalité et que les péages seront calculés en fonction de ceux du Neckar et du Main.

*La production d'énergie électrique réservée exclusivement aux Allemands*

Allemands et Français trouveront chacun leur profit dans la canalisation de la Moselle. Pour les premiers, elle apportera un appréciable complément de ressource en énergie électrique, pour les seconds, elle offrira une voie de transport beaucoup plus économique que celles utilisées jusqu'à présent.

Il est permis de penser que si les Allemands ont finalement accepté cette réalisation, farouchement combattue par la Bundesbahn et certains milieux industriels de la Ruhr, c'est qu'ils sont, comme beaucoup d'autres pays, à la recherche des sources d'énergie capables de fournir de l'électricité. Il est unanimement reconnu que, dans tous les pays, la consommation d'énergie électrique double tous les dix ans. Le directeur général d'une des plus importantes sociétés d'électricité allemandes faisait remarquer, il y a quelque temps, qu'en supposant la proportion d'énergie hydraulique restée constante, il serait nécessaire d'utiliser les quantités de charbon suivantes dans les centrales thermiques allemandes pour satisfaire à la demande d'électricité : 32 millions de tonnes en 1960 ; 63 millions de tonnes en 1970 ; 125 millions de tonnes en 1980 ; 250 millions de tonnes en 1990. Avec ces derniers chiffres, on dépasse très largement la production totale de charbon et de lignite en Allemagne. Certes, d'ici 1990, l'énergie atomique aura assuré le relais. Mais, en attendant, il est nécessaire d'exploiter rationnellement toutes les ressources actuelles, susceptibles de produire de l'énergie électrique. Ainsi, apparaît l'importance de l'énergie hydraulique, non susceptible d'épuisement comme les gisements de charbon. Dans cette perspective, il devenait évident que l'aménagement de la Moselle présentait dès lors, pour les Allemands, un intérêt qui n'apparaissait pas il y a plusieurs décades. Et c'est pourquoi ils ont tenu et obtenu que toute la production électrique de la Moselle canalisée leur soit attribuée. Aucune fraction du courant ne sera donc vendue en France dans le cadre des échanges d'électricité recommandés par l'O.E.C.E.

La production d'électricité de la Moselle canalisée représentera en gros l'équivalent de la production de Kembs, sur le Rhin, et près de la moitié de Donzère-Mondragon, sur le Rhône. Il s'agira surtout d'énergie d'hiver, particulièrement précieuse, dans la proportion de 60 %, l'énergie été n'étant donc que de 40 %.

#### *Une voie de transport économique pour la sidérurgie lorraine*

Pour la France, et tout particulièrement pour la sidérurgie lorraine, la Moselle canalisée sera une voie de transport d'une importance particulière, si l'on considère qu'elle passe au cœur même ou à proximité des bassins charbonniers, ferrifères et sidé-

rurgiques de Lorraine, de Sarre et du Luxembourg, bassins qu'elle rattache à la Ruhr et aux grands ports de la mer du Nord.

Pour en prendre pleinement conscience, il faut se rappeler l'importance du facteur transport pour ces industries. Pour le minerai de fer, il est courant que le prix de transport soit supérieur au prix de la marchandise départ mine ; pour le charbon à coke de la Ruhr, son prix de transport en Lorraine est de l'ordre de près du tiers du prix rendu.

Certes, des diminutions de tarifs de transport ont été enregistrées sous l'action de la haute autorité de la C.E.C.A. : depuis 1954, le tarif de transport du charbon à coke de la Ruhr à Thionville a baissé de 2.400 francs à 1.800 francs la tonne. Cependant, pour sensible que fut cette baisse, la sidérurgie lorraine a considéré, à juste titre, que, compte tenu des tarifs ferroviaires que l'Allemagne applique à ses propres transports, la nouvelle tarification Ruhr-Lorraine n'est pas « de nature à offrir des conditions de prix comparables aux utilisateurs placés dans des conditions comparables », pour reprendre les termes de l'article 70 du traité de la C.E.C.A. Et l'on ne peut pas attendre des Allemands qu'ils baissent davantage le tarif Ruhr-Lorraine. Or, en empruntant la Moselle canalisée, la même tonne de charbon de la Ruhr destinée à Thionville ne supportera que 80 % des frais de transport et, en ajoutant les frais de déchargement, le tarif total du transport et de la manipulation s'élèvera à 1.200 francs, soit les deux tiers du prix actuel.

De même, la différence des frais de transport a été chiffrée à 30 pour cent pour une tonne de minette d'une mine lorraine — située à proximité de la Moselle — livrée à une usine de la Ruhr, et à près de 50 pour cent pour une tonne de laminé marchand de Rombas à Anvers ou Amsterdam.

Compte tenu d'un trafic annuel escompté de 10 millions de tonnes (5 millions dans chacun des deux sens), trafic essentiellement constitué à la montée par des arrivages de coke et de fines à coke et à la descente par des expéditions de minerai de fer, de fonte et d'acier, et de certaines catégories de charbon lorrain (1), on estime que pour les seuls transports, la canalisation de la

---

(1) On estime qu'il y aura aussi, à la descente, du blé, du bois et des ciments.

Moselle apportera, rien qu'à la sidérurgie française, une économie de 5 à 6 milliards de francs.

*Le chemin de fer pourra y trouver son profit à long terme*

D'aucuns ont voulu dire que la canalisation de la Moselle risquait de faire, en partie du moins, double emploi avec l'électrification de la ligne Thionville-Dunkerque, déjà réalisée jusqu'à Valenciennes. Cela serait vrai si l'on se plaçait sous l'angle de la *capacité* de transport. Mais, là n'est pas le problème, puisque celui-ci est uniquement *un problème de prix*. Pas plus que les chemins de fer allemands, la S.N.C.F. ne peut baisser ses tarifs jusqu'à les rendre concurrentiels avec ceux de la Moselle canalisée. Au mieux, d'après la S.N.C.F. elle-même, et à condition que sa proposition soit acceptée par le gouvernement, les baisses du prix de transport de l'acier pourraient être de 10 % sur la relation Thionville-Dunkerque.

Mais, alors, les chemins de fer français ne risquent-ils pas de faire les frais de cette canalisation ? Il est évident que l'utilisation de la Moselle canalisée entraînera une réduction du trafic ferroviaire. On a chiffré à un milliard les pertes que subira la S.N.C.F. Toutefois, ce chiffre devrait pouvoir être réduit. Il ne s'agit pas d'éliminer un moyen de transport en faveur d'un autre, car, en fait, les deux systèmes, fer et eau, sont complémentaires. Suivant leur implantation exacte par rapport à la Moselle, certaines entreprises sont plus ou moins subordonnées à la voie ferrée ; à partir d'une certaine distance de la voie canalisée, le fer peut conserver l'avantage pour une partie de son trafic (2). D'autre part, l'augmentation du trafic due à la canalisation de la Moselle ne peut, à long terme, qu'apporter au chemin de fer des avantages substantiels. Car, comme le déclarait M. Chanrion, directeur du Consortium pour la canalisation de la Moselle : « Ce serait limiter le problème que d'enfermer la canalisation de la Moselle dans la seule comparaison du meilleur moyen de transport sur une relation donnée... Elle donne la certitude que la prodigieuse activité économique qui anime le bassin rhénan, Amsterdam à Bâle, s'étendra à la Lorraine ». Non seulement, un

---

(2) Il a été tenu compte de ces données dans les estimations des tonnages transportés.

ou deux ports importants seront aménagés, à Thionville d'abord — puisque centre fluvial le plus important du bassin sidérurgique — et vraisemblablement ensuite à Metz. Mais, il n'est pas téméraire d'annoncer que la canalisation de la Moselle entraînera la création d'activités économiques nouvelles dont bénéficiera également le chemin de fer.

\* \* \*

« 1957, ouverture des chantiers ; 1962, arrivée à Thionville des premiers bateaux rhénans », disait le panneau du Consortium pour la canalisation de la Moselle, présenté au dernier salon nautique à Paris et à la foire internationale de Metz d'automne dernier. Désormais, il ne reste plus à attendre que le premier coup de pioche.