

Les enjeux de la canalisation de la Moselle et de la Sarre jusqu'au Rhin pour les industriels sidérurgistes du bassin Lorraine-Sarre-Luxembourg (jusqu'aux années 1950)

Françoise Berger, Sciences Po Grenoble

Introduction : une « affaire » sur la très longue durée

Sur la brochure de présentation de la loi française du 10 avril 1952 mettant en place un consortium pour la réflexion sur la canalisation de la Moselle jusqu'au Rhin, on affirme que « Le parlement français marque ainsi la corrélation indispensable entre l'idée du Plan Schuman et le rattachement naturel du bassin sarro-lorrain à l'espace rhénan ». Mais on peut se demander pourquoi ce projet ne s'est pas réalisé bien plus tôt, puisque l'idée de cette connexion de la Moselle et de la Sarre au Rhin date du XIX^e siècle et que plusieurs projets très sérieux avaient été discutés voire officialisés, en particulier en 1907 et en 1926.

Il s'agit donc d'analyser ici les enjeux, pour la sidérurgie du Nord-ouest européen, d'un raccordement direct au bassin rhénan qui lui offrirait une interface directe vers Rotterdam tout comme une desserte plus aisée de la Rhénanie industrielle. Ceci est d'une importance considérable pour les sidérurgies de Lorraine, du Luxembourg et de la Sarre, pour leur approvisionnement en matières premières et pour les ventes à l'exportation. Cette question s'apparente avant tout au problème des coûts de revient, parmi lesquels les coûts de transport sont très importants.

Cette question a déjà été examinée au cours du temps, soit par les acteurs, soit par des historiens, géographes ou économistes. Mais depuis, de nouvelles archives ont été ouvertes et l'étude des questions transnationales - en particulier portant sur l'Europe du Nord-ouest - s'est développée. Le projet de canalisation de la Moselle peut ainsi faire l'objet d'un réexamen d'autant plus que c'est ici une relecture spécifique, centrée sur les questions sidérurgiques qui est proposée.

Pourquoi des blocages sur la longue durée ?

Selon un géographe et conseiller économique de Metz, René Bour¹, ce long blocage viendrait d'une « irréductible et constante opposition de l'Allemagne ». On trouve les mêmes accusations dès la fin du XIX^e siècle, à chaque fois qu'un projet qui semble presque acquis finit par échouer. Nous serions

¹ Dans un article écrit en 1956 après la décision finale et effective de lancer la réalisation tant attendue du canal : René Bour, « L'historique de la canalisation de la Moselle », *ANM*, 1956-1957, p. 101-112, et diverses sources *in* Archives nationales du Luxembourg (ANLUX).

donc dans le cas le plus classique et le plus connu du long affrontement franco-allemand. Certains blocages, qui se répètent sur de longues décennies, peuvent le laisser penser, en effet, et ceci constitue sans doute une part de l'explication. Mais l'analyse détaillée sur la longue durée montre que des nuances importantes doivent être apportées à ce jugement un peu abrupt.

La réalité est en effet très complexe et, outre les Français et les Allemands, le poids des autres acteurs économiques concernés par le projet, à savoir les Luxembourgeois et les Belges, a également joué contre les intérêts des sidérurgistes lorrains, de manière d'ailleurs assez variable selon les époques.

I. Des projets opérationnels dès la fin du XIX^e siècle

1. Situation géographique et enjeux

La Moselle est le principal affluent du Rhin dans lequel elle se jette à Coblenche, après un parcours de 520 km, et son bassin versant intègre aussi celui de la Sarre qui la rejoint en rive droite en amont de Trèves, à Konz. La partie française représente 54 % de la surface totale qui comprend également une portion luxembourgeoise et une portion allemande². C'est une voie de relation interrégionale européenne qui unit la Lorraine à la région de la Ruhr, en desservant le Luxembourg dont c'est la seule voie d'eau. Cette rivière coule sur des massifs montagneux et des plateaux en formant de nombreux méandres qui compliquent la navigation fluviale.

Si quelques propositions pour améliorer la navigation sur la Moselle avaient été avancées par la Chambre de commerce et de l'industrie de la Moselle³, dès 1818, ce projet de canalisation de la Moselle et de la Sarre jusqu'au Rhin trouve véritablement son origine autour des années 1870.

L'intérêt d'un canal au Rhin est multiple. La première raison est tout d'abord technologique : c'est l'accélération de la révolution industrielle et de celle des transports, inévitablement liées en ce qui concerne l'industrie lourde et le développement des échanges commerciaux dans l'Europe « lotharingienne ». Les avancées technologiques rapides en constituent un facteur accélérateur, car on a désormais la maîtrise des grands travaux – ferroviaires ou fluviaux.

La seconde raison est géopolitique : la défaite française en 1871 permet une réorganisation territoriale au profit du nouvel Empire allemand. De fait, une partie de la sidérurgie française s'intègre dans le nouvel espace allemand qui, de la Prusse, se rééquilibre progressivement autour de

² Source : livret de la Commission Internationale pour la protection de la Moselle et de la Sarre, 2009.

³ René Bour, « L'histoire de la canalisation... », *op. cit.*, p.102.

l'espace rhénan. Et bien sûr autour de la Ruhr qui prend son essor, mais aussi avec l'apport de la Sarre, riche en charbon et du Luxembourg, riche en minerai de fer.

La troisième raison est commerciale. On connaît l'erreur d'anticipation de Bismarck, au moment du tracé de la nouvelle frontière franco-allemande : à l'époque, la minette de Lorraine, minerai pauvre en fer, n'est pas exploitable par l'industrie et de ce fait, les territoires de sud de la Lorraine formant le bassin minier (bassin de Briey) sont laissés à la France. Or quelques années plus tard est découvert le procédé Gilchrist-Thomas⁴ qui va permettre son exploitation. En conséquence, l'Allemagne devient acheteuse du minerai français – même si c'est en proportion modérée – et les flux d'échanges de matières premières et de produits sidérurgiques se développent.

2. Avant la Première Guerre mondiale, des projets déjà ambitieux, mais controversés, qui n'aboutissent pas

Plusieurs projets sont soutenus dès les années 1880

Il n'est donc pas étonnant de voir, dans l'aire géographique comprenant la Lorraine annexée, la Sarre, le Luxembourg et la Ruhr, des projets de canalisation portant sur divers rivières pour les relier soit à la Meuse (port d'Anvers), soit au Rhin (port d'Amsterdam). C'est le cas en particulier pour la Sarre et la Moselle⁵.

Ainsi, au début de l'année 1888, on apprend la tenue de plusieurs réunions d'industriels du fer et de l'acier de Lorraine et de la Ruhr pour promouvoir – très concrètement – un projet de canalisation de la Moselle, projet « énergiquement » appuyé par les chambres de commerce de Metz et de Coblenche⁶. Cette question est présentée comme étant de la plus haute importance pour les entreprises sidérurgiques de la Ruhr pour leur approvisionnement en minerai du Luxembourg et de Lorraine, la voie fluviale étant d'un coût bien moindre que la voie ferrée. Deux ans après (janvier 1890), un épais dossier est remis au gouvernement allemand, pour une canalisation sur une longueur de 300 km (240 km, sur le territoire allemand – Luxembourg compris - et 60 km, en Lorraine) dont

⁴ Entre 1874 et 1880 deux Anglais, Sidney Thomas et Percy Gilchrist, mettent au point un nouveau procédé de fabrication de l'acier par transformation du procédé Bessemer. Cette invention va avoir une énorme portée pour la métallurgie Lorraine à laquelle il permet d'utiliser le minerai de fer local, la minette, présente en très grande quantité dans le sous-sol lorrain.

⁵ On note ainsi la construction du canal de Maastricht, inauguré en 1850. Il sera remplacé en 1939 par un canal de plus grand gabarit, le canal Albert (Belgique).

⁶ *Le Journal des transports* (ci-après *JT*) : revue internationale des chemins de fer et de la navigation, 25 fév. 1888, p.5.

le coût total est estimé à 126 000 marks par kilomètre, soit un coût très raisonnable en comparaison avec des canaux déjà construits, pour des normes techniques supérieures⁷.

Cette réalisation devrait profiter « tant au commerce de la houille du bassin de la Sarre, qu'à, l'industrie minière de la Lorraine, et, en général, à l'industrie rhénane et westphalienne »⁸. Cependant, on envisage aussi une réflexion sur les problèmes de la concurrence nouvelle - tant sur le minerai que sur le charbon - ouverte par ce canal (pour la Sarre, pour les régions de la Lahn, de la Dill et de la Sieg, pour la Ruhr). Mais le projet n'aboutit pas ...

La situation bascule dès le tournant du siècle : tout projet est condamné par avance.

En 1902, la Société de canalisation de la Moselle dont font partie tous les industriels de Lorraine, et la chambre de commerce de Metz, déposent ensemble une pétition exigeant la réalisation rapide du canal de la Moselle, de Metz à Thionville et Trèves. Mais cette pétition est rejetée par la commission du Land, arguant que la canalisation de la Moselle et de la Sarre sur le territoire annexé ne pourra avoir lieu qu'après que la même décision aura été prise sur le territoire prussien par le Landtag de Prusse⁹.

Lors de la discussion au Landtag, qui a lieu en 1904, le projet est écarté. Il semble que ce résultat soit dû à la pression des industriels allemands du Nord¹⁰, mais aussi à celle de la société des chemins de fer d'Alsace-Lorraine.

Mais le Landtag revient sur sa décision par la suite, révélant ainsi les influences contradictoires sur les milieux politiques prussiens. Le ministère des Travaux publics avait annoncé alors qu'il serait prêt à contribuer au projet, car il souhaitait que ces travaux, dont la durée, Moselle et Sarre comprise était estimée à cinq ans, s'opèrent en même temps que ceux concernant les autres grands canaux (en particulier, canal du Rhin au Weser, dont l'ouverture est alors prévue pour 1912)¹¹.

⁷ Cette comparaison donne soit une égalité (canaux d'Alsace-Lorraine), soit un prix inférieur (canal de Grondersingen à Sarreguemines dont le prix a atteint près de 143 000 marks/km. La dépense semble donc justifiée d'autant que les travaux prévoient des profondeurs plus grandes que celles des exemples comparatifs.

⁸ *JT*, 24 janv. 1890 p. 45.

⁹ *JT*, 29 mars 1902 p. 159.

¹⁰ En 1913 la puissance de la sidérurgie allemande reposait sur deux bases géographiques : la Ruhr et le « Sud-ouest » c'est-à-dire la Lorraine annexée et le Luxembourg (Jacques Bariéty, *Les relations franco-allemandes après la Première Guerre mondiale*, Paris, 1977, p. 123 ss). Le Duché du Luxembourg, politiquement indépendant, fait partie depuis 1842 du Zollverein allemand ; et il en fera partie jusqu'en 1919. Le Luxembourg, jusqu'à cette date, est donc partie intégrante du territoire économique du Reich.

¹¹ *JT*, 6 oct. 1906 p. 478.

Or en 1912, la situation n'a pas changé et les industriels de la Sarre déposent une nouvelle pétition auprès des deux chambres du Landtag pour une décision sur le projet dont le gouvernement prussien a, jusque-là, « refusé l'exécution »¹².

Pourtant, en raison de l'augmentation du trafic de minerai et de coke entre la Ruhr et la Sarre et la Moselle, le coût du canal des deux rivières, estimé désormais à 80 millions de marks pour le territoire prussien, est mis en comparaison avec celui de la construction d'une nouvelle voie ferrée qui atteindrait 200 millions de marks. Il n'est guère étonnant que l'administration des chemins de fer y soit opposée, mais désormais, les sidérurgistes de la Ruhr le sont également, car ils craindraient la concurrence. Dès lors, le projet est condamné, malgré de nouvelles manifestations de soutien, à Trèves en août 1913, qui regroupent députés, industriels et commerçants¹³.

La guerre n'interrompt pas cette question du canal de la Moselle dont la presse allemande et les milieux pangermanistes demandent la réalisation rapide¹⁴, tout comme l'annexion des bassins miniers devenus un but de guerre une fois celle-ci déclarée¹⁵.

3. L'après-Versailles et la relance du projet d'un canal

« Projet sidérurgique français » ou pragmatisme industriel ?

Jacques Bariéty, historien spécialiste des relations franco-allemandes, évoque « le projet sidérurgique français » du traité de Versailles¹⁶. En 1918, le gouvernement français pense que les circonstances peuvent permettre à la France de devenir, à la place de l'Allemagne, la première puissance sidérurgique d'Europe. Mais ceci ne relève pas d'une volonté délibérée des milieux de la sidérurgie française qui n'ont pas été consultés. Au sein du Comité des Forges, les intérêts et les positions à ce sujet ne convergent pas (même si une large majorité n'a aucune envie de se lancer dans un affrontement avec leurs homologues allemands), mais tous sont d'accord sur la nécessité de se procurer du coke au plus bas prix possible, d'où qu'il vienne¹⁷.

¹² *JT*, 16 mars 1912, p. 143.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Jules Duhem, *Vue générale sur la question d'Alsace-Lorraine*, Bossard éd., Paris, 1918, p. 13.

¹⁵ Cf. Georges-Henri Soutou, *L'or et le sang*. Voir aussi Françoise Berger, « Les relations entre les sidérurgies française et allemande de 1870 à la CECA », *Revue d'Allemagne et des Pays de langue allemande*, n°39, avril-juin 2007, p. 163-199.

¹⁶ Jacques Bariéty, *Les relations franco-allemandes ...*, *op. cit.*, note 29 p. 141.

¹⁷ Voir F. Berger, « Les relations entre les sidérurgies française et allemande ... », *op. cit.*, p. 17.

La réorganisation des flux économiques

Autrement dit, il n'est pas question de tout faire pour écraser la sidérurgie allemande, mais bien de tout faire pour relancer la sidérurgie française - et donc lorraine en particulier - dépendante des livraisons allemandes. La concurrence n'est nullement faussée du fait de la situation politique, car la sidérurgie française paie toujours beaucoup plus cher le transport et de plus, elle doit réintégrer sans préavis l'Alsace et la Moselle, ce qui pose certains problèmes économiques. De même, l'Allemagne a perdu tout le sud-ouest, soit la Lorraine réintégrée, mais aussi le Luxembourg qui a dénoncé son appartenance au Zollverein. De plus, la Sarre passe pour quinze ans dans le système économique et douanier français. Tous ces changements de frontières, politiques et économiques, entraînent une large réorganisation des flux intérieurs et extérieurs et un bouleversement de l'équilibre commercial, tant pour les deux pays que pour l'ensemble des pays de l'Europe rhénane¹⁸.

La relance du projet de canal côté français

L'urgence d'un aménagement de la voie fluviale pour l'approvisionnement de la sidérurgie française est alors une évidence. Et comme l'Allemagne doit livrer du charbon et du coke¹⁹, c'est la Moselle qui est concernée en priorité.

Ainsi, dès la fin de la guerre, le projet de canalisation de la Moselle ressurgit, au moins du côté français. En mai 1919, dans la Lorraine redevenue française, on affirme que la canalisation de la Moselle de Thionville à Metz sera réalisée dans les plus brefs délais. C'est considéré comme une nécessité « vitale » pour l'industrie sidérurgique de la région désormais réorientée vers le marché français. Il faut aussi prolonger cette canalisation jusqu'à Coblenze²⁰.

Mais à partir de 1921, les Allemands, intéressés dans un premier temps, vont changer d'avis et se reconcentrer sur l'aménagement des espaces fluviaux allemands.

4. Une négociation très poussée en 1926, qui coïncide avec la mise en place du cartel international de l'acier

Le projet développé en 1926 semble très sérieux

Pourtant, en 1926, on voit à nouveau réapparaître des propositions de canalisation de la Moselle, sur toute sa longueur. Émile Mayrisch, le dirigeant de l'Arbed et à ce titre un des principaux industriels

¹⁸ Pendant cinq ans, d'importants contingents de produits sidérurgiques lorrains et sarrois (mais aussi luxembourgeois) sont importés en franchise en Allemagne.

¹⁹ Très au-delà de la simple compensation du manque à gagner par rapport aux mines détruites pendant la guerre.

²⁰ *JT*, 17 mai 1919 p.183, citant *le Temps*, du 16 mai 1919.

de ces régions dépendantes du Rhin, est contacté à ce sujet par la Chambre d'industrie et de commerce de Trèves²¹. Les industriels luxembourgeois de la sidérurgie affirment suivre ces questions avec intérêt²² et de nombreux contacts sont pris au cours des mois suivants, qui débouchent sur des projets techniques et financiers très élaborés.

Le projet de 1926 est sans doute celui qui fut le plus proche de la réalisation effective. Cette donnée est sans aucun doute à mettre en relation avec la nouvelle donne de la sidérurgie européenne à l'époque, à savoir la signature de l'Entente internationale de l'acier (EIA) entre les quatre pays en contact avec l'économie du Rhin.

Une réalisation partielle

Mais le projet traîne en longueur. Côté français, on est décidé à avancer. Dès 1926, sont lancées unilatéralement de nouvelles études pour la canalisation de la section de Metz à Thionville²³. En août 1928, le ministre des Travaux publics français a concédé au Consortium pour la canalisation de la Moselle, société constituée en 1922, la construction et l'exploitation du canal de la Moselle de Metz à Thionville. La Société du canal des Mines de fer de la Moselle (CAMIFEMO) s'est substituée au Consortium en mars 1929²⁴.

Le canal des mines de fer de la Moselle est finalement mis en service le 15 août 1932. Ce canal n'est pas encore aux normes de la circulation sur le Rhin (chalands de 300 tonnes contre 1500 tonnes), mais les travaux ont été réalisés de façon à ce que la mise à la norme rhénane puisse être faite sans travaux importants. Lors de l'inauguration, le président de la République française, Albert Lebrun, émet le souhait que cette canalisation puisse un jour être continuée jusqu'au Rhin²⁵. Mais la clé de cette prolongation est aux mains des Allemands.

Un échec dû aux nouveaux équilibres commerciaux et à la nouvelle donne politique de l'Entre-deux-guerres

Comme nous l'avons déjà écrit, les flux de matières premières se sont beaucoup réorientés depuis la fin de la guerre. La Ruhr s'approvisionne désormais en minerai de fer suédois, bien plus riche en fer. Les flux en provenance de France sont très faibles en comparaison à la situation du début du siècle.

²¹ ANLUX/ Arbed 47801/ lettre du 18 mai 1927 d'un des directeurs de l'ARBED au président de la chambre de commerce et d'industrie de Trèves.

²² ANLUX/ Arbed 47801/ canalisation de la Moselle, lettre du 15 janvier 1930 à un directeur de l'Arbed.

²³ ANLUX/ Arbed 47801 Lettre de l'Arbed, 23 mars 1926, de l'usine de Thionville à l'administration centrale.

²⁴ Cf. Archives Départementales de la Moselle, série 44 J.

²⁵ F. Chanrion, « Les aspects internationaux de la canalisation de la Moselle », *Politique étrangère* n°2, 1954, p. 158.

Par ailleurs, l'attractivité d'un canal directement relié au Rhin est assez relative pour les industriels luxembourgeois de l'acier. Dans l'Entre-deux-guerres, les usines luxembourgeoises passent essentiellement par le réseau belge et le port d'Anvers, et par voie ferrée pour l'Allemagne. Ces mêmes industriels pourraient cependant bénéficier d'un abaissement réel des coûts de transport, les tarifs ferroviaires allemands étant assez élevés. Cependant, vu les gains importants qui en seraient retirés par les industriels lorrains, ils estiment plutôt que cela renforcerait la concurrence française. De plus, il semble aussi que les Français n'aient pas appuyé le projet comme leur intérêt économique aurait dû les conduire à le faire. La Lorraine sortait d'une longue période d'annexion par l'Allemagne et au lieu de prendre en compte la donne régionale – c'est-à-dire de l'ensemble de l'Europe du Nord-ouest rhénane, on a préféré, pour des raisons politiques, voire nationalistes, « orienter la Lorraine vers la France »²⁶.

La guerre ne clôt pas ce projet, bien au contraire.

Déjà, dès 1939, les sidérurgistes de la Ruhr avaient - semble-t-il - commencé à évoluer sur ce sujet et leur opposition avait faibli. De plus, le trafic s'intensifiant en raison du réarmement accéléré du Reich, il fallait trouver une solution pour accroître ce trafic. L'alternative était soit de doubler la ligne ferroviaire existante, soit d'aménager la Moselle. Or la seconde solution était bien plus rapide et bien moins coûteuse²⁷.

De plus, à partir de l'occupation en France, alors que le bassin mosellan était revenu en grande partie sous contrôle, on redécouvrit côté allemand l'intérêt de travaux d'aménagement entre Coblenche et Thionville²⁸ pour casser les rapides, près de Coblenche, approfondir la Moselle et construire des barrages en amont de Trèves, pour la fourniture d'électricité. Dès 1940, on commence à améliorer certains passages et la réalisation du barrage de Coblenche débute en 1942. Du fait de la situation militaire, les travaux sont interrompus en 1944 et ne seront achevés qu'en 1951²⁹.

²⁶ F. Chanrion, « Les aspects internationaux ... *op. cit.*, p. 161.

²⁷ ANLUX/ Arbed 47801 /*L'écho de l'industrie* (Lux.), n°3, 29 janvier 1949.

²⁸ La partie entre Metz et Thionville avait été achevée à la fin des années 1920.

²⁹ René Bour, *op. cit.*, p. 106.

II. Ces projets ne conduisent que très tardivement à une réalisation concrète

1. Le nouveau contexte politique, puis les débuts de la construction européenne modifient la donne

Les ambitions sidérurgiques françaises, puis les craintes face au projet de la CECA

Un peu comme après la Première Guerre mondiale, la question de la concurrence industrielle se pose sur de nouvelles bases. Il s'agirait de garder la nouvelle parité de production sidérurgique avec l'Allemagne, tout en gagnant des parts sur le marché européen. Ces ambitions sidérurgiques françaises du premier après-guerre sont vite déçues, d'autant plus que la position des sidérurgistes français diffère quelque peu de celle de leur gouvernement. Il ne s'agit pas de revanche, mais bien d'atteindre un positionnement intéressant sur le marché européen et mondial, en vue des futures négociations. Car très vite, dès 1946, les entrepreneurs français évoquent la reconstruction d'une entente européenne dans laquelle l'Allemagne retrouverait toute sa place³⁰.

La question de la canalisation est à nouveau posée car le gouvernement français, profitant de sa position d'occupant en Allemagne (Zone française d'occupation), relance sur place le projet d'aménagement à partir de Coblenz³¹. Et avec les prémices de la construction européenne, le projet de canalisation semble avoir un nouvel avenir. En 1950, les dirigeants politiques français ont en effet l'espoir qu'avec le plan Schuman se remettent en place, dans le cadre de la nouvelle communauté à venir, les anciens flux d'échange entre coke et charbon de la Ruhr et minerai de Lorraine. En réalité, les industriels français ne se font guère d'illusions car les importations de France ne représentent plus, à cette époque, que 3 % des importations allemandes de minerai³². En revanche, ils s'inquiètent de la concurrence allemande dans un marché de l'acier très fluctuant³³, alors que leurs débouchés sont essentiellement nationaux, avec cependant des variations assez fortes d'une région de production à l'autre³⁴. Toutefois, la Lorraine reste un exportateur important (33 % de la production), avec un marché local très restreint (13 %) qu'elle craint de voir envahi par les produits allemands. La sidérurgie lorraine a donc à la fois toujours des raisons spécifiques pour la

³⁰ Françoise Berger, *La France, l'Allemagne et l'acier (1932-1952). De la stratégie des cartels à l'élaboration de la CECA*, Thèse de doctorat, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I (sous la direction de R. Girault), Paris, 2000, p.76-77.

³¹ ANLUX/ Arbed/ AE-7954.

³² 364 000 tonnes sur un total d'importations de 14 314 000 tonnes.

³³ Avec pour la France une utilisation de la capacité qui n'atteint alors que 85 %.

³⁴ Frank Roy Willis, *France, Germany, and the new Europe: 1945-1967*, Stanford U. P., 1968, p.92; voir aussi F. Berger, *La France, l'Allemagne et l'acier, ..., op. cit.*, p. 901.

canalisation de la Moselle, mais aussi quelques craintes en raison de l'ouverture du marché européen.

Le projet de canalisation de la Moselle retrouve un certain intérêt ... pour les Français

Pour la sidérurgie de l'Est et celle de la Sarre (sous mandat français), l'économie des frais de transport serait d'environ 30 à 70 % suivant la nature des marchandises à transporter et la distance à parcourir³⁵. Et ce, malgré les diminutions de tarifs (jusqu'à 25 %) qui ont été possibles grâce au Traité de Paris, puis par l'action de la Haute Autorité de la CECA³⁶. On pourrait ainsi, avec le transport fluvial, diminuer en moyenne ces coûts d'un tiers pour le charbon à coke³⁷. Ceci permettrait à la Lorraine un désenclavement et une connexion directe avec tous les grands ports de la mer du Nord. Ainsi on retrouve dans les grandes lignes les avantages déjà relevés dès la fin du XIX^e siècle, mais dans une économie qui s'est très largement internationalisée. La sidérurgie est encore à cette époque un des secteurs de base les plus porteurs de l'économie européenne et sa part dans le marché mondial est encore peu entamée.

En revanche, la sidérurgie luxembourgeoise s'avère plus ou moins réticente. Et pourtant, elle y trouverait de l'intérêt, tout comme l'ensemble de l'économie nationale. C'est ce qui ressort de deux grandes études lancées par le gouvernement luxembourgeois (ministère des Affaires économiques) en 1946. Ce dernier s'adresse au Groupement des industries sidérurgiques luxembourgeoises pour recueillir son avis sur une des propositions qui expose les avantages de l'achèvement de travaux déjà commencés avant la guerre et qui, dans la situation du moment, prendraient tout leur sens, tant pour la sidérurgie que pour bien autres aspects économiques et sociaux³⁸.

Et les Allemands n'y trouvent plus vraiment le même intérêt qu'en 1940... Néanmoins le ton est conciliant³⁹. Et c'est la nécessité de nouvelles sources d'énergie pour la production d'électricité qui va finalement les convaincre de faire des efforts qui les concernent au premier plan. En effet, il faut prolonger la canalisation de la Moselle sur 270 kilomètres, de Thionville à Coblenz, soit 28 kilomètres sur territoire français, 10 kilomètres qui forment frontière entre le Luxembourg et la

³⁵ Pour le minerai de fer, le prix de transport est parfois supérieur au prix de la marchandise départ de la mine ; pour le charbon à coke (Ruhr), son prix de transport en Lorraine est d'environ le tiers du prix livré.

³⁶ Malgré l'article 70 du traité de la CECA, l'Allemagne bénéficie de bien meilleures conditions de tarifs de la part des chemins de fer allemands que la Lorraine ou le Luxembourg.

³⁷ René Bour, *op. cit.*, p. 110.

³⁸ ANLUX/ Arbed 47801 /Lettre du 6 septembre 1946, transmettant une proposition signée par F. Haüsler, ingénieur (« établi le 10 novembre 1945 »).

³⁹ ANLUX/ Arbed 47801 /*L'écho de l'industrie (Lux.)*, n°3, 29 janvier 1949 .

Sarre, 28 kilomètres qui forment frontière entre le Luxembourg et l'Allemagne, enfin 204 kilomètres sur territoire entièrement allemand⁴⁰.

La répartition des dépenses ne sera pas proportionnelle à la longueur nationale respective, mais en fonction du gain attendu pour chacun des protagonistes. Or c'est la Lorraine qui a toujours le plus à y gagner.

2. Ce n'est pourtant qu'en 1956 qu'est signé l'accord franco-allemand-luxembourgeois ouvrant la réalisation de ce projet

Des négociations liées à celles de la Sarre

Le texte pour la mise en œuvre des travaux de canalisation de la Moselle est voté par le Parlement français dès 1952, au moment de la ratification du Traité de Paris qui envisage cette canalisation, mais sans y astreindre aucun signataire.

Cet accord est lié à celui sur la Sarre. Il fallait en effet que soit réglée auparavant la question du statut de la Sarre, dont la négociation envenimait quelque peu les relations entre la France et la RFA⁴¹. Il faudra donc encore quatre années de négociations avant que la Convention finale sur la canalisation de la Moselle soit enfin signée par l'Allemagne, le Luxembourg et la France, le 27 octobre 1956, soit en même temps que l'accord sur la Sarre. Pour compenser une partie des préjudices qui découlaient du retour de la Sarre au territoire de la RFA (effective à partir du 1^{er} janvier 1957), celle-ci fit de nombreuses concessions. En particulier, elle prit en charge la plus grande partie des coûts de la canalisation de la Moselle entre Thionville et Coblenche, pour les péniches de grand gabarit, afin que l'industrie lorraine puisse bénéficier d'une liaison fluviale avec la Ruhr. Le Luxembourg participa aussi au financement de cette canalisation de la Moselle.

Les objectifs principaux du projet et les travaux

Il s'agissait avant tout de construire une voie à grand gabarit entre Thionville et Coblenche⁴². Les trois États s'engagèrent rendre les 270 kilomètres du tronçon mosellan, entre Thionville et Coblenche, accessibles à la navigation. Outre l'objectif central des transports, s'ajoutaient d'autres objectifs, dont celui de l'utilisation de l'énergie hydroélectrique, le tout avec la prise en compte des besoins des utilisateurs multiples, et dans le respect des paysages.

⁴⁰ F. Chanrion, *op. cit.*, p. 157.

⁴¹ Le référendum sarrois qui aboutit au choix du rattachement à l'Allemagne avait eu lieu en octobre 1956. Le 27 octobre 1956 furent signés les Accords de Luxembourg, qui en fixaient les modalités [signataires ; les ministres des Affaires étrangères d'Allemagne (Heinrich von Brentano) et de France (Christian Pineau)].

⁴² Voir la carte du projet définitif en annexe.

Suite à la Convention de la Moselle, des travaux de canalisation furent entrepris de 1956 à 1964 entre Coblenche et Thionville, la transformant ainsi en voie navigable à grand gabarit⁴³. En France, c'est la section d'Apach à Thionville qui fut concernée par ces travaux (du km 242 au km 270)⁴⁴.

Par la suite, en février 1969, le gouvernement de la RFA décida du raccordement de la Sarre aux voies navigables. Après présentation et examen des études techniques et économiques, l'aménagement de la Sarre fut mise en œuvre, en mai 1973, de sa confluence avec la Moselle jusqu'à Sarrebruck (91,3 km)⁴⁵. La Sarre était désormais navigable sur toute sa longueur⁴⁶.

3. Qu'est-ce que cette canalisation a vraiment changé ?

Dès son ouverture, le canal a engendré une très forte augmentation du trafic fluvial avec le Rhin. Ce sont donc globalement des travaux qui se sont avérés rentables. Mais, dans la décennie qui suit l'ouverture du nouveau canal, la nette réorientation des flux a aiguisé certaines concurrences. En particulier, la canalisation de la Moselle semble avoir accentué la concurrence dans la France de l'Est, au détriment de la Meuse⁴⁷. En conséquence, les Belges estiment que les gains économiques apportés aux Français par ce canal se font à leur détriment (1969)⁴⁸.

Le bilan, 50 ans plus tard, est assez mitigé pour le trafic fluvial. Il montre que la partie allemande de la Moselle est déjà saturée, en particulier pour les importations de charbon, ce qui nécessite de nouveaux travaux. Le transport fluvial représente aujourd'hui plus de 20 % de la totalité des transports de marchandises en Rhénanie-Palatinat et en Sarre, ce qui en fait la deuxième voie de transport la plus importante. La situation du transport de marchandises sur la Moselle est aujourd'hui marquée par des goulets d'étranglement majeurs aux dix sas d'écluses entre Trèves et Coblenche. La Moselle a déjà atteint sa capacité maximum avec un volume de transport situé entre 15 et 16 millions de tonnes par an (les sas d'écluses entre Coblenche et Trèves sont conçus en théorie

⁴³ La Moselle entre Coblenche et Thionville a été ouverte au trafic fluvial à grand gabarit le 26 mai 1964, après la construction de 13 retenues sur le trajet d'une longueur de 270 km, les travaux ayant été réalisés en huit ans seulement.

⁴⁴ La France a ensuite poursuivi les travaux de canalisation de la Moselle Supérieure sur son territoire, jusqu'en 1979, pour arriver jusqu'au km 392.

⁴⁵ Sous forme de voie navigable de la classe Vb.

⁴⁶ Le canal de la Sarre, mis en service en 1866, et la Sarre canalisée forment maintenant une voie d'eau de 105 km, dont 63 km de canal artificiel comprenant 27 écluses.

Source: Verkehr Saarland Statistik: <http://www.saarland.de/71380.htm>

⁴⁷ Helmut Breuer, *Die Maas als Schifffahrtsweg*, cité par François Reitel, *Annales de Géographie*, 1973, n° 449, p.88.

⁴⁸ Voir : Béatrice Touchelay, « Les ports de la mer du Nord et la navigation rhénane : concurrence et complémentarité entre espace national et communautaire (1921-1958) », in -F Eck, P.Tilly et B.Touchelay (dir.), *Espaces portuaires. L'Europe du Nord à l'interface des économies et des cultures 19e-20e*, Septentrion, 2015, p.65-66.

pour un volume allant jusqu'à 10 millions de tonnes annuelles). Il s'en ensuit fréquemment de longues files d'attentes de bateaux, pour le trajet entre Coblenze et Dillingen⁴⁹.

En revanche, la partie française reste sous-exploitée au-delà du port de Frouard⁵⁰.

Conclusion : Des déséquilibres économiques et politiques de longue durée dans l'espace rhénan

Nous avons montré que la réalisation de ces canaux de la Moselle et de la Sarre jusqu'au Rhin était techniquement convaincante et sans problème attendu ; financièrement de coût modéré en comparaison à d'autres réalisations de la même époque ; économiquement très prometteuse, en termes d'abaissement des coûts de transport et donc des coûts de production pour la sidérurgie lorraine, mais également pour la sidérurgie luxembourgeoise.

Le blocage de longue durée est donc d'ordre politique et relève en grande partie des tensions franco-allemandes. Mais il révèle aussi, sur la longue durée, l'équilibre relatif entre les sidérurgies européennes parties prenantes de l'économie du Rhin et les tensions concurrentielles transnationales. A cet égard, le poids de la sidérurgie luxembourgeoise s'est avéré non négligeable dans la non-décision.

La Moselle est donc devenue aujourd'hui une rivière canalisée empruntée par les péniches à grand gabarit et donnant accès aux ports d'Anvers et de Rotterdam. Si le canal a fini par être réalisé (les grands travaux sont achevés en 1964)⁵¹, c'est parce que la France, dans les années 1950, avait une position politique dominante par rapport à l'Allemagne et à sa sidérurgie, tout comme à ses chemins de fer. C'est aussi parce qu'un nouvel enjeu, celui de la production électrique, donnait un plus grand poids à ce projet et intéressait le gouvernement allemand. C'est donc sur le long terme une victoire politique française.

Mais ce n'est pourtant qu'une victoire économique partielle pour la France. Certes la sidérurgie lorraine en tire dans les années 1970 de grands bénéfices⁵², mais l'absence de liaison au réseau français des canaux en a beaucoup limité l'intérêt pour les autres secteurs et le reste du pays. En revanche, pour l'Allemagne dont la sidérurgie avait pourtant en partie bloqué (avec la Reichsbahn) cette réalisation sur la longue durée, les bénéfices économiques ne sont pas négligeables.

⁴⁹ *Source* : Conseil parlementaire interrégional, Commission 3 « Transports et Communications » « Recommandation pour un aménagement rapide des sas d'écluses de Moselle », 28 Mai 2010.

⁵⁰ Jacques Fournier, « Les Travaux de Canalisation de la Moselle. Vers de nouvelles perspectives d'avenir », *Études toulousaines*, n°117, 2006, p.4.

⁵¹ L'inauguration des travaux de *canalisation de la Moselle* a eu lieu à Trèves le 26 mai 1964.

⁵² Jean Cermakian, *The Moselle - River from the Roman Empire to the European Economic Community*, University of Toronto Press, 1975.

Cette étude de cas révèle donc, sur la longue durée, la situation de contrôle sur l'espace rhénan – presque de monopole – de l'économie allemande et de son secteur sidérurgique par rapport à ses partenaires/concurrents de l'Europe « lotharingienne ». Elle montre également le lien essentiel entre construction européenne et coopération transnationale dans le domaine fluvial. Alors que des initiatives privées avaient permis, dès l'entre-deux-guerres, des coopérations transfrontalières importantes dans certains secteurs, les intérêts divergents des différentes branches d'activité, tout comme le contexte des tensions franco-allemandes, ont ralenti la mise en œuvre d'une coopération transfrontalière sur la question fluviale. Il a fallu la décision politique de la construction européenne pour que se réalise enfin une canalisation projetée depuis des générations.

Cette reconnaissance de la symbolique européenne liée à cette question transfrontalière a été illustrée en 1992 par la signature, sur la Moselle, au point de convergence des frontières franco-luxembourgo-allemandes, de la convention de Schengen, mettant en place la libre circulation des biens et des personnes dans l'espace communautaire européen.

Annexe : le projet définitif de canalisation de la Moselle en 1954



Source: F. Chanrion, « Les aspects internationaux de la canalisation de la Moselle », *Politique étrangère*, n°2, 1954, p. 156.