

"Le canal de la Moselle" dans Steel Review (Octobre 1956)

Légende: En octobre 1956, la revue britannique Steel Review rappelle les enjeux de la canalisation de la Moselle et ses avantages pour les industries régionales et des pays riverains.

Source: Steel Review. The British Iron and Steel Federation Quaterly. Dir. of publ. British Iron and Steel Federation. October 1956, n° 4. London: Shenvall Press. "The Moselle Canal", p. 15-17.

Copyright: (c) Traduction CVCE.EU by UNI.LU

Tous droits de reproduction, de communication au public, d'adaptation, de distribution ou de rediffusion, via Internet, un réseau interne ou tout autre moyen, strictement réservés pour tous pays.

Consultez l'avertissement juridique et les conditions d'utilisation du site.

URL:

http://www.cvce.eu/obj/le_canal_de_la_moselle_dans_steel_review_octobre_1956-fr-be970319-41d9-46fo-bf95-2f467cf49440.html



Date de dernière mise à jour: 06/07/2016

Le canal de la Moselle

L'ACCORD RELATIF À la canalisation de la Moselle annoncé par les gouvernements français et allemand le 6 juin pourrait avoir un effet appréciable sur l'équilibre des relations concurrentielles de certaines régions industrielles parmi les plus importantes d'Europe occidentale.

De précédents rapports indiquent que la Moselle sera canalisée depuis Thionville, située au cœur de la région sidérurgique de la Lorraine, jusqu'à Coblenche sur le Rhin. La longueur totale du canal sera de 270 km, dont 29 km se trouveront en France, 39 km au Luxembourg et les 202 km restants en Allemagne. Une fois achevé, le canal accueillera des péniches d'une capacité de 1 500 tonnes. Il sera doté de 13 écluses et barrages, pour dix de ces dispositifs – neuf en Allemagne et un à la frontière germano-luxembourgeoise – des centrales électriques seront construites avec une capacité annuelle de 750 kW. Les coûts du projet sont estimés à 45 millions de livres, l'Allemagne participera à hauteur de 25 millions de livres (en ce compris les 15 millions pour les installations hydroélectriques). La construction du canal sera terminée dans un délai compris entre sept et dix ans.

Concernant les aspects techniques du projet, il y a eu peu de divergences. Toutefois au sujet des aspects financiers, le comité d'experts franco-allemand, qui rendit son rapport en février 1956, révéla d'importants points de désaccords. L'accord de principe qui existe pour le moment pourrait par conséquent être toujours confronté à de sérieuses difficultés lorsque la commission tripartite qu'il crée commencera ses travaux.

La canalisation de la Moselle est un projet qui a une longue histoire. Dès que l'annonce du procédé de déphosphoration de Gilchrist Thomas en 1879 eut reculé l'obstacle pour la sidérurgie et l'exploitation des gisements de minerais à haute teneur en phosphore, différents projets relatifs à une liaison par voie navigable entre le charbon de la Ruhr et le minerai de la Lorraine furent avancés au début des années 1880. Toutefois les producteurs de fer de la Ruhr retirèrent rapidement le soutien initial qu'ils avaient apporté au projet. Cela s'explique en partie par le fait qu'ils commencèrent à se détourner du procédé Bessemer (pour lequel les minerais de Lorraine étaient les mieux adaptés) pour se tourner, à cause des résultats du fer allemand, vers le procédé dit de la terre ouverte. L'explication réside aussi dans le fait qu'ils en vinrent à préférer les minerais suédois – bien plus riches – aux pauvres gisements.

Alors que l'intérêt de la Ruhr pour les minerais de la Lorraine déclinait, la sidérurgie lorraine en expansion devenait de plus en plus dépendante du charbon de la Ruhr. Depuis la fin des années 1880, c'est de la Lorraine plutôt que de la Ruhr que venait la forte demande pour le canal. Avec la Lorraine qui devenait une menace sur le plan économique, la Ruhr opta rapidement pour une opposition franche et aucun progrès ne fut réalisé quant au projet du canal jusqu'en 1914.

Après le retour de la Lorraine à la France en 1918, les tensions politiques renforcèrent l'opposition économique et le projet languit pendant les années de l'entre-deux-guerres. Toutefois avec le Plan Schuman, les espoirs français renaissaient, et les premières négociations «pour aboutir à une réalisation rapide de la canalisation de la Moselle entre Thionville et Coblenche» furent l'une des conditions que le parlement français inclut dans la législation ratifiant le Traité de la CECA en 1952. Toutefois dans la réalité, la création de la Communauté eut peu d'effets. Le problème demeura dans le cadre des négociations franco-allemandes. Une solution fut finalement trouvée sous la forme d'un marché en vertu duquel l'aval allemand à la construction du canal était la contrepartie au retrait français de la Sarre.

Le principal bénéficiaire du canal de la Moselle sera l'industrie sidérurgique de la Lorraine. En effet, cette dernière ne jouit pas d'une bonne situation géographique tant du point de vue de ses sources d'approvisionnement que de celui de ses principaux marchés potentiels. La plupart de sa coke de charbon devrait être importée de la Ruhr qui se trouve à une distance de quelque 385 km, tandis que le port de la Mer du Nord le plus proche est distant de 305 km. De plus, ces désavantages de localisation ne sont pas compensés par un accès à des transports bon marché. La Lorraine ne dispose pas d'un accès aisé au réseau européen de voies navigables, par conséquent, elle doit s'en remettre en grande partie au transport par rail qui est coûteux.

Dans ce contexte, le canal de la Moselle offre des gains très importants. Il permettrait d'avoir un lien direct par voie navigable avec le Rhin à Coblenche, et à partir de là avec la Ruhr et les principaux ports néerlandais et belges. Le tableau à la page 17 montre les estimations françaises quant aux économies qui pourraient en résulter, dans l'ensemble il est avancé que l'industrie lorraine économisera 5 millions de livres par an en frais de transports.

Ces gains seront d'autant plus importants si la Lorraine continue son expansion. Les experts français ont estimé qu'une production sidérurgique franco-sarroise de 16,7 millions de tonnes métriques en 1960 générerait une circulation de quelque 10 millions de tonnes métriques sur le canal, parmi lesquelles il y aurait 1,6 millions de tonnes de coke de charbon, 2,5 millions de tonnes de coke et 0,9 million de tonnes de minerai à destination de la Lorraine, et 2,3 millions de tonnes de produits sidérurgiques, 1 million de tonnes de minerai de fer et 1,7 millions de tonnes d'autres produits de la Lorraine à destination de la Ruhr ou des ports de la Mer du Nord.

En plus de la Lorraine, le canal apportera aussi des avantages à certaines aciéries de la Sarre et du Luxembourg, au secteur de la navigation du Rhin, d'Anvers et de Rotterdam de même qu'à la région de Coblenche, laquelle gagnera un nouvel approvisionnement électrique bon marché.

"Le canal de la Moselle" dans "Steel Review"

De l'autre côté de la balance, certains secteurs de transport essuieront des pertes directes. Ce sont surtout les chemins de fer allemand et français qui en souffriront, d'ailleurs leurs responsables ont été très critiques quant au projet de canal. La Bundesbahn, qui a énergiquement plaidé en faveur de son plan alternatif visant à doubler la capacité de la ligne reliant Coblenche à Thionville en l'électrifiant à un coût de seulement 2 millions de livres, s'attend à perdre près de 8 millions de livres par an, tandis que la SNCF s'expose à la perte de son trafic rentable par voie terrestre à destination des ports de la Mer du Nord. Le secteur de la navigation sera éprouvé lui aussi, car chaque gain réalisé par Anvers, Rotterdam ou Coblenche se fera aux dépens de Dunkerque et de Strasbourg. Les autres perdants potentiels sont les mines de charbon de la Sarre et de la Lorraine, lesquelles pourraient souffrir de la plus forte concurrence du charbon meilleur marché de la Ruhr.

Cependant, les principales critiques émanent de secteurs qui ne subiront que des pertes relatives plutôt qu'absolues. Les entreprises sidérurgiques de la Sarre, du Luxembourg et de la Belgique se sont toutes plaintes du fait que dans ces conditions le canal, en conférant un avantage disproportionné à la Lorraine engendre un désavantage compétitif relatif pour les aciéries de la région. La plupart des critiques de cet ordre provient cependant de la Ruhr. Les industriels allemands de l'acier ont développé des critiques très détaillées et éloquents quant au projet de canal, en particulier en avançant que le financement par les Etats pouvait impliquer l'existence de subsides secrets, du genre de ceux qui sont interdits par le traité CECA. Mais en dehors de tous ces points, il y a la prise de conscience que le canal représente un coup porté à l'un des avantages fondamentaux dont dispose la Ruhr vis-à-vis de la Lorraine: son accès aisé et peu coûteux aux matières premières et aux marchés. Ils reconnaissent néanmoins que la Ruhr pourrait profiter d'un accès moins coûteux aux minerais de la Lorraine, étant donné que le prix du transport entre Angevillers et Gelsenkirchen par tonne métrique de minerais pourrait être réduit d'un tiers par tonne, de 18 shilling à 12 shilling; mais ce gain est ristourné par les aciéristes de la Ruhr qui ne s'attendent pas à augmenter leur utilisation de minerais en provenance de la Lorraine.

A présent que la décision politique est prise, les travaux préliminaires sur le canal devraient commencer d'ici l'année prochaine. Mais la controverse économique pourrait durer longtemps. Le «problème économique» est toujours le problème du choix. Que l'investissement dans le projet de canal réduira les coûts de livraison de l'acier de Lorraine ne fait aucun doute. Toutefois, la question cruciale est de savoir si les investissements à ce stade fourniront des avantages plus importants pour l'économie européenne, que par exemple, l'expansion de haut fourneaux dans la Ruhr, et ce dans le but de réduire la dépendance de la Communauté vis-à-vis des importantes exportations d'acier américain. A ce propos, il est pertinent de rappeler que la création de la Communauté européenne du charbon et de l'acier avait pour objectif d'assurer que les décisions importantes en matière d'investissement, comme celle-ci, seraient prises en dehors de toutes tractations liées à des intérêts nationaux.