La canalisation de la Moselle

Autor(en): **Poitrat, Raymond**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **34 (1954)**

Heft 10

PDF erstellt am: **03.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-888539

Nutzungsbedingungen

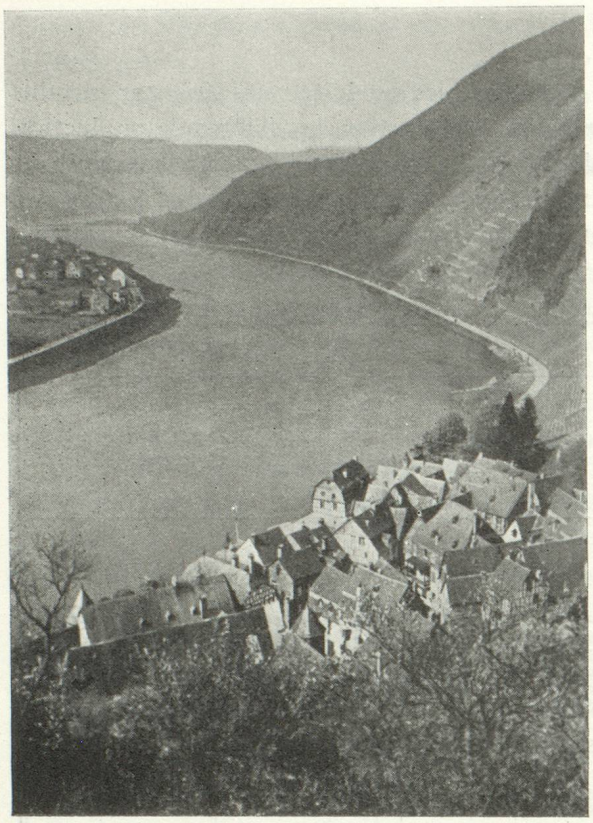
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



La Moselle à Beilstein
(Photo Dr Wolf, Stuttgart)

LA CANALISATION DE LA MOSELLE

par

Raymond Poitrat
Directeur adjoint du Consortium
pour l'aménagement de la Moselle

DU 9 au 12 septembre dernier, se sont tenues à Bâle les Journées internationales de la navigation rhénane pour fêter solennellement le cinquantenaire de l'arrivée en Suisse du premier chaland rhénan.

Ces journées ont donné à leurs organisateurs l'occasion de faire le point des grands problèmes qui préoccupent actuellement la navigation fluviale internationale, au premier rang desquels figure le développement du réseau des voies navigables rattachées au Rhin et notamment la canalisation de la Moselle.

Le projet de canaliser la Moselle, entre Metz et son confluent avec le Rhin à Coblence, est maintenant connu dans tous les milieux économiques et politiques européens et il n'est plus nécessaire d'insister longuement sur les caractéristiques techniques de ce projet. Rappelons simplement que l'accord des ingénieurs allemands, français et luxembourgeois s'est fait sur une canalisation comportant 13 barrages, répartis sur 270 kilomètres, depuis Thionville jusqu'à Coblence. Deux de ces barrages seront à construire en France, 2 à la frontière germano-luxembourgeoise et 9 entièrement en Allemagne. Les écluses devront permettre la navigation des grands chalands rhénans et des automoteurs de 1.500 tonnes toute l'année, à leur enfoncement maximum.

De nos jours, on ne conçoit plus guère d'aménagement de rivières seulement pour la navigation. Tous les projets à l'étude ou en cours d'exécution sont polyvalents et, à côté de l'établissement d'une belle voie navigable, prévoient l'alimentation en eau des villes et des régions industrielles, le développement du tourisme et des loisirs par l'aménagement de vastes plans d'eau, l'irrigation et la production d'énergie hydro-électrique. La Moselle n'échappe pas à cette règle et la production d'électricité, notamment, tient une grande place dans le projet d'aménagement. On a retenu la construction de 10 centrales électriques produisant au total 750 millions de kWh, la plus grande usine ayant une production moyenne annuelle de 117 millions de kWh, soit la moitié de celle d'Eglisau ou de Reckingen sur le Rhin supérieur. Cette énergie électrique est d'autant plus précieuse qu'elle est produite en majeure partie pendant l'hiver. Elle constitue une des bases essentielles de l'économie du projet.

La Moselle pénètre au cœur du bassin sarro-lorrain-luxembourgeois qui constitue le second bassin industriel de l'Europe occidentale après celui de la Ruhr.

Ce bassin est le seul à ne pas disposer d'une voie d'eau moderne.

Vers le Sud, il n'est relié qu'au réseau des canaux français. Ce réseau à petit gabarit a besoin d'être modernisé et cette modernisation nécessaire devra être prochainement réalisée.

Vers le Nord, la Moselle n'est pas navigable et, pour atteindre la Ruhr ou les grands ports de la mer du Nord, l'industrie sarro-lorraine est obligée, soit d'utiliser la voie ferrée en droiture, soit d'aller jusqu'à Strasbourg rejoindre la voie rhénane.

La Moselle est le seul exemple connu d'une rivière

navigable sur la partie amont de son cours et non navigable sur la partie aval. Cette situation, tout à fait paradoxale, est exactement la même que celle que l'on aurait si, en France, la Seine était navigable en amont de Paris et non navigable entre Paris et la mer, et si, en Suisse, le Rhin était navigable de Bâle à Constance et n'était pas navigable de Bâle à Strasbourg.

Il est universellement reconnu qu'une voie d'eau moderne constitue le mode de transport le plus économique pour les produits pondéreux et qu'un grand bassin industriel ne peut se développer que s'il peut atteindre économiquement ses sources de matières premières, ainsi que les marchés sur lesquels il écoule ses produits fabriqués.

Le bassin sarro-lorrain-luxembourgeois, riche en minerai, doit importer une grande partie de son coke et de ses fines à coke de la Ruhr, vendre son minerai aux pays voisins et atteindre les ports de la mer du Nord pour exporter ses aciers.

Les études économiques ont montré que lorsque ce bassin sera directement relié au Rhin par une voie d'eau moderne, il se développera sur cette voie d'eau un important trafic que le Gouvernement français a estimé à 10 millions de tonnes par an.

Quel sera le coût total de l'aménagement de la Moselle? Les experts allemands, français et luxembourgeois, se basant sur une étude approfondie et se référant au coût des ouvrages de Coblence achevés en 1951, ont chiffré à 40 milliards de francs, soit 490 millions de DM, le montant total des dépenses à prévoir en y comprenant toutes indemnités, frais d'études et de surveillance et intérêts intercalaires, et en tablant sur une durée des travaux comprise entre quatre et cinq ans. Cette somme, relativement modeste, ne représente que le dixième du montant du projet de canalisation du Saint-Laurent, en cours de réalisation par les États-Unis et le Canada.

Un des aspects originaux de la canalisation de la Moselle réside dans les modalités prévues pour sa construction et son financement. Dans le monde entier, il est apparu que pour aménager rationnellement des fleuves et des grandes rivières, il fallait, en général, confier la concession des travaux et l'exploitation des ouvrages construits à une société unique. C'est le cas en Allemagne de la Rhein-Main-Donau AG, de la Neckar AG et de la Mittelweser AG ; en France, de la Compagnie nationale du Rhône ; en Belgique, de l'Office de la Navigation qui exploite le canal Albert ; aux États-Unis, de la Tennessee Valley Authority. Pour la Moselle, qui traverse trois Etats, le problème présente en plus un aspect international et il est nécessaire que la société unique, la Compagnie européenne de la Moselle, obtienne à la fois les trois concessions de chacun des Etats intéressés. Une telle procédure a des précédents qui sont autant de réussites, telles la construction par l'Allemagne et la Suisse des centrales électriques sur le Rhin entre Bâle et Constance et la régularisation du Rhin entre Strasbourg et Bâle à laquelle ont collaboré la Suisse, l'Allemagne et la France.

La création d'une Compagnie européenne de la

Moselle s'inscrirait donc dans une longue suite d'opérations similaires ayant toutes contribué à l'élargissement progressif de l'espace économique rhénan et au resserrement des liens qui unissent chacun des Etats qui le compose.

On ne peut songer faire payer à chaque Etat riverain de la Moselle le montant des travaux à exécuter sur son territoire. La signature en 1929 des accords entre la Suisse, l'Allemagne et la France pour la régularisation du Rhin entre Strasbourg et Bâle a montré que le financement des travaux d'aménagement des grandes voies navigables devait être recherché en tenant compte, non des situations géographiques des Etats riverains, mais des intérêts économiques en présence. L'Allemagne n'aura donc pas à supporter tous les travaux exécutés sur son territoire. La Compagnie européenne de la Moselle aura un budget équilibré et des recettes assurées par la vente de l'électricité et la perception de péages. Société internationale d'économie mixte, ce qui constituera une innovation, elle pourra, avec la garantie des gouvernements intéressés, emprunter tant sur le marché international que sur les marchés nationaux, sans obérer ainsi les dotations budgétaires nationales pour la construction et l'entretien des voies navigables qui sont déjà insuffisantes dans les pays riverains.

En définitive, on peut dire que la canalisation de la Moselle présente de nombreux avantages, qu'elle est techniquement simple et économiquement rentable, et que son financement ne pose pas de problèmes particulièrement difficiles. Si cette canalisation n'est pas réalisée, c'est uniquement parce que la Moselle traverse trois Etats et que les problèmes posés par sa canalisation prennent aussitôt des résonances internationales. Si la Moselle coulait entièrement en France ou si elle coulait entièrement en Allemagne, on peut être assuré qu'elle aurait été depuis longtemps rendue navigable. En 1940, l'ensemble Lorraine-Sarre-Luxembourg fut rattaché à l'économie rhénane et l'aménagement de la Moselle de Thionville à Coblence fut aussitôt décidé. Commencés en 1942, les travaux furent suspendus en 1944. C'est ce projet que le Gouvernement français a repris à son compte après 1945.

La canalisation de la Moselle ne rencontre plus maintenant aucune opposition en France. Elle a été inscrite par le Parlement français dans la loi de ratification du plan Schuman et le Gouvernement français a déclaré tout récemment qu'il entendait mener à bien les négociations à ce sujet avec l'Allemagne.

La Suisse ne sera pas absente de cette entreprise puisque, en tant que puissance rhénane, elle est directement intéressée à la prospérité de la navigation rhénane internationale et à celle de l'espace économique rhénan.

Le Rhin, la Meuse et la Moselle ont été classés rivières internationales par l'Acte de clôture du Congrès de Vienne de 1815, qui a stipulé que la réglementation de la navigation sur la Moselle sera rendue aussi conforme que possible à celle du Rhin. On peut donc être assuré que la navigation sur la Moselle sera ouverte à tous sur un pied de parfaite égalité et sans discrimination de pavillon, non seulement jusqu'à Thionville, mais également jusqu'à Metz.

Le trafic de 10 millions de tonnes sur la Moselle sera pour 90 p. 100 un trafic nouveau pour la voie d'eau. La canalisation de la Moselle est donc de nature à apporter un soulagement très important à la crise que subit actuellement la navigation rhénane internationale et à assurer le plein emploi d'un matériel aujourd'hui mal utilisé. C'est bien, d'ailleurs, pour cette raison que le 24 juin dernier, l'Union internationale de la navigation fluviale a souligné à l'attention des 17 ministres des transports d'Europe l'intérêt de la canalisation de la Moselle et que ceux-ci, réunis à Bruxelles en octobre dernier, ont classé la Moselle parmi les projets de voie d'eau à promouvoir à l'échelon européen.

En dehors des avantages directs et indirects que la canalisation de la Moselle apportera à la navigation rhénane suisse, il n'est pas exclu de penser que l'industrie suisse pourra, de son côté, participer aux travaux de construction des ouvrages en fournissant du matériel mécanique et de l'appareillage électrique. Cette participation pourrait être assez importante si des capitaux suisses étaient investis dans l'entreprise.

Enfin, la Suisse, client traditionnel de la sidérurgie sarro-lorraine, profitera de la baisse des prix de revient de l'acier qu'amènera la canalisation de la Moselle.

La France et la Suisse ont donc de bonnes raisons de souhaiter la réalisation de la canalisation de la Moselle. Mais, au delà de son importance économique, cette canalisation présente un très vaste intérêt politique. En montrant de façon durable, aux yeux de tous, que la France et l'Allemagne se sont, pour la première fois dans leur histoire, associées pour réaliser en commun une œuvre concrète, la canalisation de la Moselle sera un vivant témoignage de la réconciliation franco-allemande, base de l'union et de la prospérité de l'Europe de demain.

Raymond Poitrat