



AVERTISSEMENT

Ce document est le fruit d'un long travail approuvé par le jury de soutenance et mis à disposition de l'ensemble de la communauté universitaire élargie.

Il est soumis à la propriété intellectuelle de l'auteur. Ceci implique une obligation de citation et de référencement lors de l'utilisation de ce document.

D'autre part, toute contrefaçon, plagiat, reproduction illicite encourt une poursuite pénale.

Contact : ddoc-theses-contact@univ-lorraine.fr

LIENS

Code de la Propriété Intellectuelle. articles L 122. 4

Code de la Propriété Intellectuelle. articles L 335.2- L 335.10

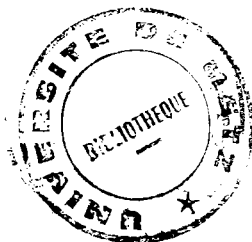
http://www.cfcopies.com/V2/leg/leg_droi.php

<http://www.culture.gouv.fr/culture/infos-pratiques/droits/protection.htm>

- 1978 -

Gilbert BARTHEL

LES RELATIONS ÉCONOMIQUES ENTRE LA FRANCE ET LA SARRE
1945 - 1962
TOME I



BIBLIOTHEQUE UNIVERSITAIRE - METZ -	
N° Inv.	J978001L
Cote	L/M2 78/2
Loc.	Jagasin

THÈSE
présentée
en vue de l'obtention du
Doctorat de Troisième Cycle
sous la direction de
M. POIDEVIN
Professeur à l'Université de METZ

INTRODUCTION

Par deux fois dans son histoire récente le territoire de la Sarre, détaché de l'Allemagne, a vécu en union économique et douanière avec la France

A chaque fois il s'agissait d'une forme de compensation que la France s'était vu octroyer, ou qu'elle s'était attribuée, au titre des dommages subis durant les deux guerres de 1914 - 1918 et 1939 - 1945.

Après la 2ème guerre mondiale le problème sarrois, pomme de discorde entre la France et l'Allemagne, a suscité des prises de position nombreuses et véhémentes émanant des différentes parties intéressées, donné lieu à d'âpres discussions entre les quatre grandes puissances vainqueurs en 1945, incité les instances européennes à proposer des solutions de règlement.

L'intérêt porté au problème sarrois se retrouve dans l'imposante bibliographie constituée à ce sujet, bibliographie où se côtoient, en toutes langues des écrits nombreux d'où la passion politique n'est pas exempte.

Le choix du titre pouvait donc surprendre ; or, paradoxalement, l'enjeu du débat, à savoir le poids de l'économie sarroise et plus particulièrement la nature et l'importance des relations économiques entre la France et la Sarre restaient à examiner.

Pour ce qui concerne la période étudiée pourquoi avoir retenu la plage 1945 à 1962 ce qui peut paraître ambitieux ?

L'intention première était d'examiner les relations économiques entre la France et la Sarre durant la période de l'union économique franco-sarroise allant du 1.4.1948 au 5.7.1959.

Or il apparut bien vite que pour cerner l'évolution des courants d'échange et mieux faire ressortir les motivations politiques il était indispensable d'étendre l'étude aux périodes encadrantes, avant et après le rattachement de la Sarre à la sphère économique française.

A cet effet, pour le début, 1945 s'imposait d'emblée du fait de la remise en cause profonde des courants d'échange après l'effondrement du IIIe Reich ; quant à la fin de l'étude 1962 permettait de tirer d'utiles enseignements après deux exercices ayant suivi le retour de la Sarre à l'Allemagne.

Les recherches entreprises pour saisir le volume des échanges économiques entre la France et la Sarre ont été rendues particulièrement difficiles par l'absence de statistiques douanières tant françaises qu'allemandes propres au commerce sarrois.

Durant la période de l'immédiat après-guerre, 1945 à 1947, les échanges restreints s'effectuaient sur la base d'opérations de troc, caractéristique d'une économie encore contingentée, les produits alimentaires et les combustibles minéraux constituant l'essentiel de ces tractations.

Par ailleurs les différents régimes politiques auxquels était soumise l'économie sarroise, occupation militaire en 1945, appartenance à la zone d'occupation française jusqu'en 1946, isolement à la fois côté français et détachement de la zone française d'occupation durant l'année 1947, période

transitoire entre le 20 Novembre 1947, date de l'introduction du franc français en Sarre et le 1er Avril 1948, date du rattachement à l'union économique française, excluaient tout établissement de statistiques douanières particulières.

En effet les échanges à l'intérieur d'un même territoire douanier sont considérés comme des opérations du marché intérieur et ne sont pas saisis spécialement.

Ainsi la Sarre, tour à tour partie intégrante de l'un ou de l'autre système économique, français de 1948 à 1959, puis, à partir du 6 Juillet 1959 territoire douanier allemand, ne disposait pas de statistiques douanières propres.

Aussi la majorité des informations relatives aux échanges durent-elles être extraites des statistiques de transport, des bilans et comptes-rendus d'activité des différentes branches économiques, des rapports des chambres de commerce françaises et sarroises, et aussi des nombreux ouvrages traitant de la question sarroise. En outre il nous fut possible de consulter largement l'importante documentation de l'Office de Statistiques de la Sarre et d'y puiser de nombreuses informations relatives à l'ensemble des activités sarroises.

Le plan de l'étude découle des évolutions successives que connaîtront les échanges économiques entre la France et la Sarre, évolutions que leur imprimeront les grandes décisions politiques de l'époque.

Aussi pour bien situer le contexte dans lequel va débiter l'union économique franco-sarroise il a paru souhaitable de faire, au préalable, un court bilan du problème sarrois tel qu'il se présentait à la France et à ses alliés

à la fin de la guerre en 1945, les revendications de la France sur le Territoire, la façon dont le problème fut résolu.

L'historique de cette période pleine d'incertitudes fait l'objet de la note insérée en annexe à la présente étude.

L'examen des relations économiques franco-sarroises débute avec l'exercice 1945 où, dans une première partie sont traités les échanges durant les années 1945 à 1947 antérieures au rattachement économique de la Sarre à la France.

Bien que l'étude ne porte que sur les problèmes économiques, il s'est avéré nécessaire d'examiner également les décisions politiques qui marquèrent cette période ceci afin de préciser le cadre institutionnel dans lequel va évoluer la Sarre durant la période 1948 - 1959 qui va suivre et ainsi faire le point de la situation à la date de la réalisation de l'union économique.

Puis dans une deuxième partie seront examinés les échanges entre la France et la Sarre, leur volume, les grands courants de trafic ainsi que les effets du rattachement sur le commerce de la Sarre avec les autres pays durant la période de l'union économique.

Enfin une troisième partie sera consacrée à l'examen des conséquences du rattachement du 6 Juillet 1959 date à laquelle la Sarre fera retour à l'Allemagne.

PREMIERE PARTIE

LES DÉBUTS DE L'UNION ECONOMIQUE

FRANCO - SARROISE

CHAPITRE I

LA REPRISE DES ECHANGES ECONOMIQUES ENTRE LA FRANCE ET LA SARRE
APRÈS 1945I - LES CONDITIONS ECONOMIQUES DE L'OCCUPATION MILITAIRE.
UN OBJECTIF PRIMORDIAL : LE RELEVEMENT DE L'ECONOMIE
SARROISE

Nous avons vu que l'objectif premier dans ces années d'après-guerre était le développement de l'extraction charbonnière afin de dégager les sources d'énergie nécessaires à la relance de l'activité économique en France.

Or, à la fin des opérations militaires en Avril 1945, l'ensemble de l'activité économique était totalement arrêtée en Sarre ; aucun haut-fourneau n'était plus allumé - chose qui ne s'était pas vue depuis plus d'un siècle - les cokeries étaient éteintes, l'extraction houillère arrêtée, les transports immobilisés, la fourniture d'énergie électrique interrompue, bref le "point zéro" (Nullpunkt) atteint pour l'ensemble de l'économie.

Hormis les charbonnages, dont l'équipement était demeuré dans l'ensemble indemne, le reste n'était plus que ruines après les sévères bombardements aériens et terrestres.

Le gouvernement militaire français, à qui fut dévolu le rôle de restaurer l'économie sarroise, entreprit en premier lieu l'inventaire et l'établissement du bilan de l'industrie ; pendant cette période qui va du 1er Septembre au 15 Décembre

1945, date de la création d'une Direction de l'Economie et des Finances au Gouvernement Militaire, il fut procédé au recensement rapide des industries susceptibles d'être remises en route et à l'évaluation des besoins en courant électrique, combustibles, matières premières nécessaires à cette remise en route. Celle-ci fut très progressive : une batterie de cokerie était remise à feu en Octobre 1945 et un premier haut-fourneau était rallumé en Décembre 1945 aux usines ROEHLING à Voelklingen (1). Quant aux charbonnages, dont la production n'atteignait encore que 15.000 t/jour en Septembre 1945 (contre 54.000 t/jour en 1943) l'accroissement de cette production était indispensable pour la remise en route d'industries grosses consommatrices de charbon.

A l'issue de cette période de remise en route l'économie sarroise atteignait en Décembre 1945 10 % de sa production de 1938 (2).

Puis, la production reprenant lentement, l'accent était mis sur la réorganisation industrielle et professionnelle ; cette action s'étendait sur la période du 15 Décembre 1945 au 1er Septembre 1947 et était mise en oeuvre par la Direction de l'Economie et des Finances ; il s'agissait d'harmoniser les ressources et les besoins de l'industrie sarroise.

Fin Décembre 1947 l'économie sarroise, y compris les mines, atteignait 65 % de la production de 1938.

 (1) La Sarre comptait en 1938 30 haut-fourneaux et 955 fours à coke.

(2) *Trois ans de présence française en Sarre* : page 36.

La troisième phase de la période de relèvement est celle de la Mission économique créée au 5 Juin 1947 et dont l'objectif était double : continuer à développer le niveau de production et d'autre part préparer l'intégration de la Sarre dans le circuit économique français.

II - LE DEVELOPPEMENT PROGRESSIF DE L'INDUSTRIE SARROISE PRIVILEGIE LES RELATIONS AVEC LA FRANCE

En l'absence de statistiques douanières appropriées il est nécessaire de se référer séparément à la production et aux débouchés de chaque groupe industriel pour tenter de cerner les échanges entre la Sarre et la France durant cette période de 1945 à 1947.

Compte tenu de l'occupation militaire par des forces françaises les rares transactions sarroises seront orientées plus particulièrement vers la France sauf, et ce sera le paradoxe de ces premières années d'après-guerre, pour la production charbonnière sarroise dont les excédents seront écoulés en majeure partie en Allemagne.

1. LES RESSOURCES DU SOUS-SOL SARROIS : LA QUESTION CHARBONNIERE

La production, interrompue par les hostilités, reprit en Juillet 1945 (3). Compte tenu des moindres dommages subis et de la primauté à accorder à la production d'énergie, l'effort principal de la reprise fut porté sur cette branche d'activité ; sur 45.000 mineurs d'avant-guerre il en restait 18.400 au travail en Juillet 1945. La libération des prisonniers et des travailleurs forcés employés par l'Allemagne fut compensée par un retour accéléré des mineurs sarrois détenus en captivité par les alliés.

Les moyens mis en oeuvre et la production se développèrent rapidement comme en témoigne le tableau suivant (voir aussi figure - annexe 1).

Année	Effectif ouvrier au 31.12	Production totale	Consommation en Sarre	Exportations vers		
				France	Allemagne	Pays tiers
1945	33.643	2.491.200 t	1.022.000	385.400	961.300	122.500
1946	50.746	7.970.000 t	3.904.000	1.253.000	2.690.000	123.000
1947	58.060	10.804.000 t	5.717.000	719.800	4.100.000	266.800

Néanmoins les conditions de répartition de cette production n'étaient pas satisfaisantes ; il apparaît en effet que si la part de la production sarroise expédiée en Allemagne avait retrouvé en 1947 pratiquement le niveau

(3) à noter que de Janvier à Mars 1945 les charbonnages sarrois avaient encore produit 3.452.000 t de houille.

d'avant-guerre (4) par contre le volume du charbon sarrois destiné à la France était demeuré relativement modeste, de l'ordre de 1 million de tonnes/an seulement.

En effet la répartition du charbon allemand, y compris par conséquent la production sarroise, se faisait par la *European Coal Organisation* organisme quadripartite siégeant à Berlin ; or en 1946 12 % du charbon allemand seulement avait été exporté et la dotation de la France avait été de 3.366.000 t (charbon et coke) dont 1.253.000 t en provenance de Sarre (5).

Ainsi la production charbonnière sarroise de 1946 fut écoulee de la façon suivante (6) :

- production totale du bassin sarrois : 7.970.000 tonnes
- . consommation sarroise : 3.904.000 t soit 48,98%
- . vers les zones d'occupation alliées : 2.690.000 t soit 33,75%
- . vers les pays tiers (Luxembourg-Suisse) 123.000 t soit 1,54%
- . vers la France : 1.253.000 t soit 15,73%

Il est évident que cette situation ne pouvait convenir à la France dont la part de la production sarroise déjà restreinte en 1946 (15,73%) s'abaissa même à 6,66% en 1947 où les livraisons sarroises vers la France ne s'élevèrent qu'à 719.800 t sur une production totale de 10.804.000 t.

 (4) en 1938 pour une production totale de 14.388.000 t de charbon sarrois le marché allemand (sauf Sarre) en avait absorbé 4.059.000 t.

(5) L'économie de la Sarre (Direction de la Conjoncture et des études économiques, page 46)
 Le charbon sarrois était réparti par la Commission de contrôle alliée sur la base de 60 % pour les besoins des zones et 40 % pour les alliés dont à nouveau 40 % pour la France ce qui représente pour celle-ci 16 % de la production sarroise.

(6) voir figure-annexe n° 1.

Cette portion congrue qui lui était attribuée explique et illustre l'acharnement de la politique française dans ces années d'après-guerre pour obtenir le détachement de la Sarre du reste de la zone d'occupation en Allemagne et recevoir ainsi une part plus importante de houille sarroise (7).

2. UNE POLITIQUE DIFFERENCIEE POUR L'INDUSTRIE SIDERURGIQUE

Le démarrage de l'industrie sidérurgique sarroise fut bien plus lent que la reprise de l'extraction houillère.

Ainsi, fin 1946, si la totalité des 22 mines de charbon sarroises étaient à nouveau en activité, par contre seuls 5 des 32 hauts-fourneaux que comptait la sidérurgie sarroise avant guerre étaient allumés (8). Autre exemple : alors qu'en 1946 la Régie des Mines de la Sarre occupait 50.000 personnes, soit autant qu'avant-guerre, la sidérurgie sarroise n'employait en 1946 que 15.000 personnes contre 35.000 en 1938. Certes les dommages subis par faits de guerre étaient plus importants pour la sidérurgie, néanmoins ces différences dans la relance des deux industries de base de la Sarre permirent à certains milieux allemands (9) d'affir-

 (7) l'apport du charbon sarrois était d'autant plus urgent et nécessaire que les principaux fournisseurs de la France avaient eux aussi restreint leurs exportations afin de servir en priorité leur économie nationale. Ainsi la Grande Bretagne qui, en 1934, avait livré 7.787.000 t de combustibles à la France n'en avait plus fourni que 1.128.000 t en 1946 ; de même les ventes de combustibles belges en France étaient passées de 3.800.000 t en 1934 à 536.000 t en 1946.
 F. DAUSSY - Le rattachement du territoire de la Sarre à la France
 page 9.

(8) Source : Jahresbericht der deutschen Eisenbahnen - années 1945-1946
 page 16

(9) F. HELLWIG - Saar zwischen Ost und West - page 39.

mer que, contrairement au charbon dont la production fut vivement poussée pour accélérer les livraisons vers la France, les services du Gouvernement militaire montrèrent moins d'empressement à relancer la production sidérurgique sarroise afin de ne pas concurrencer la sidérurgie lorraine.

La production sidérurgique sarroise qui, en 1927, avait été de 1.553.000 t dont 218.000 t, soit 14 % écoulee en France, reprit en décembre 1945 et les livraisons s'établirent comme suit :

Année	Production totale	dont exportation vers France
1946	250.000 t	94.000 t soit 37,6 %
1947	515.000 t	174.000 t soit 33,7 %

Ne disposant pas de ressources ferrifères propres la Sarre doit importer la totalité du minerai qui lui est nécessaire.

Aussi l'industrie sidérurgique sarroise s'approvisionnait traditionnellement en France, et plus particulièrement en Lorraine, pour ses besoins en minerai de fer ; en 1933 par exemple 3.202.647 t soit 88,7 % du minerai utilisé en Sarre provenait de France. Ces échanges interrompus par la guerre reprirent à partir de 1946 avec 830.000 t et en 1947 des livraisons de 1.503.362 t de minerai français (10) vers la Sarre.

 (10) Bahnstatistik der saarländischen Eisenbahnen.

3. LES ACTIVITES SECONDAIRES : L'INDUSTRIE DE L'ENERGIE

On distingue sous ce vocable les usines chargées de la production et de la distribution de l'électricité et du gaz.

Electricité

La production d'énergie électrique démarre fin 1945 (27 millions de Kwh en Novembre 1945) et des échanges d'énergie ont lieu entre la Sarre, la France et la zone française d'occupation (ZFO) :

Année	Production sarroise (millions) (Kwh)	Export		Import	
		vers France	vers ZFO	de France	de la ZFO
1946	550	192	46	-	-
1947	1.136	179	72	-	20,7

A noter la part importante (35 %) de la production sarroise livrée vers la France ce qui déclenche également par la suite des critiques en Sarre (11).

Gaz

Le gaz distribué en Sarre provient, pour la plus grande part des cokeries sidérurgiques et minières ; il

(11) *ab 1945 bestimmte das französische Versorgungsinteresse*
F. HELLWIG - op. cit. page 96

est utilisé en majeure partie dans les usines productrices le supplément est distribué en Sarre ainsi qu'en France et dans le Palatinat par la Société SAARFERNGAS. Là également la production reprit lentement fin 1945 et priorité dans les livraisons était donnée à la consommation industrielle ; néanmoins des livraisons de gaz eurent lieu vers la France, 320.000 m³ en 1946, 1.114.000 m³ en 1947 ; en particulier la cokerie de Voelklingen livra durant cette période 60.000 m³ par mois à la Ville de Forbach (12).

4. AGRICULTURE ET RAVITAILLEMENT DE LA POPULATION SARROISE

La Sarre, pays à vocation industrielle, n'arrive pas à subvenir à ses besoins en matière de produits alimentaires ; les meilleures années le territoire arrive à couvrir ses besoins par sa propre production dans des proportions de l'ordre de 1/3 à peine (en moyenne 30 % pour les céréales, 50 % pour les légumes, 50 % pour les produits laitiers et 25 % pour les viandes). Le complément étant fourni par les régions voisines, France et Palatinat.

Les hostilités et le dérèglement des échanges qui les accompagnèrent avaient gravement compromis le ravitaillement de la population sarroise.

Cette situation déjà précaire fut aggravée encore par les fortes gelées de 1946 et la sécheresse exceptionnelle de l'année 1947. Les autorités françaises qui prirent en charge l'organisation du ravitaillement de la Sarre en 1945 cherchèrent d'abord à réaliser les importations faites

(12) L'économie de la Sarre - Op. cit. page 52.

au profit de la Sarre dans les autres *Laender* de la zone française dans le cadre des accords de clearing (13).

Ainsi la production de viande en Sarre qui n'avait été que de 2.633 tonnes en 1946 et 5.326 tonnes en 1947 dut être complétée par des prélèvements de 3.367 respectivement 5.674 tonnes sur la zone d'occupation française pour assurer à la population sarroise une maigre ration annuelle de 7,94 kg/an par habitant en 1946 et de 12,56 kg/an en 1947 :

Année	Production sarroise	Livraisons de l'administration militaire	Importations de la ZFO	Total
1946	2.633 t	161 t	3.367 t	6.161 t
1947	5.326 t	-	5.674 t	11.000 t

Toutefois, malgré ces apports, la valeur des rations alimentaires attribuées à la population stagnait :

Novembre 1945	valeur/calorie journalière	1.332
Novembre 1946		1.323
Novembre 1947		1.254

Ces rations s'avérant insuffisantes le complément dut être fourni par des livraisons de matières grasses, fromages, légumes secs et poissons en provenance de France.

Seuls ces apports permirent de fournir des allocations supplémentaires aux mineurs de fond sarrois dans le cadre de titres de ravitaillement *travailleurs de force* et de repas supplémentaires dans les cantines pour porter l'allo-

(13) Trois ans de présence française en Sarre - page 63.

cation alimentaire de ces travailleurs, indispensables à la relance économique, à la valeur journalière de 3.930 calories (14).

Dès 1948, l'ouverture du marché sarrois permit de compléter l'approvisionnement par 12.314 tonnes de viandes en provenance de France et, par là même, de doubler pratiquement l'allocation annuelle en la portant à 21,43 kg/an par habitant (15).

Il en était de même de la production laitière sarroise qui, de 36.390 T en 1936, ne s'élevait plus qu'à 18.016 tonnes, en 1948 et dut être complétée par des importations de France de l'ordre de 7.716 tonnes (16).

Toutes ces variations dans la production agricole trouvent leur confirmation dans la courbe des attributions de ravitaillement de la production exprimée en valeur-calories pour une ration journalière.

Cette allocation qui était d'environ 1.900 calories par jour en 1938/1939 s'était maintenue à un niveau de l'ordre de 1.800 à 1.600 calories pour les années 1940 à 1944 pour chuter brutalement à 803 au 30.4.1945. Fin 1945 cette allocation était remontée à 1.636 pour se stabiliser 2 ans durant à ce niveau (1650 au 31.12.1947).

(14) L'économie de la Sarre - Op. cit. page 95.

(15) Voir figure n° 5.

(16) Statistisches Amt des Saarlandes - Wirtschaftszahlen - rapports annuels

Avec le rattachement de la Sarre à la zone *franc* les importations massives de produits alimentaires français (et des pays de l'Union française) allaient faire progresser très nettement les conditions d'alimentation de la population sarroise les portant au niveau de 3.718 calories/jour au 31.12.1948 (17) (18).

Cette amélioration des conditions de ravitaillement peut étayer le point de vue exprimé parfois en Sarre au sujet de l'attitude de la population face à la politique de rattachement menée par la France (19).

 (17) Voir figure n° 6 - Attribution de ravitaillement à la population sarroise.

(18) De leur côté, les chemins de fer sarrois expliquent le recul de 9 % des voyageurs transportés en 1948 par rapport à 1947, par la cessation des voyages qu'effectuait la population en quête de ravitaillement (*Hamsterkäufe*), suite à de meilleures conditions d'alimentation à partir de 1948.
 SEB - Rapport annuel exercice 1948 - page 8.

(19) *Die Zustimmung der Saarländer war eine Entscheidung des Leeren Magens*
 H. REICHEL - Wirtschaftliches und kulturelles Handbuch des Saarlandes
 page 12.

III - LA LENTE RECONSTITUTION DE LA TRAME DES COURANTS DE TRANSPORT

1. LES TRANSPORTS, VEHICULE DES ECHANGES

Fondement de l'activité économique et auxiliaire précieux dans les opérations militaires, les moyens de transport constituaient une des cibles privilégiées des bombardements et avaient, de ce fait, été durement touchés. Leur remise en état fut l'une des tâches primordiales du gouvernement militaire afin d'assurer le plus rapidement possible les approvisionnements ainsi que les échanges nécessaires à l'économie sarroise.

Mais surtout les transports seront l'outil de base dans le développement des échanges entre la France et la Sarre, échanges que le gouvernement militaire français va chercher à intensifier.

Certes le lecteur pourra être surpris par l'importance relative accordée à l'examen des transports ferroviaires dans la suite de la présente étude. L'explication en réside dans la nature même des principales activités économiques en Sarre et, partant, de leurs approvisionnements et de leurs débouchés constitués en majorité de marchandises lourdes et pondéreuses pour lesquelles le chemin de fer constitue le moyen de transport privilégié.

De plus, et ainsi qu'il avait été dit d'entrée, en l'absence de statistiques douanières, seule l'exploitation des statistiques de transport permet de cerner le volume des échanges franco-sarrois.

2. LA PARTICIPATION DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT A L'ECOULEMENT DU TRAFIC DES MARCHANDISES

Route

La situation est très difficile en Sarre, le parc auto qui s'élevait à 37.750 véhicules en 1939 ne comptait plus que 6.285 véhicules en septembre 1945 (20) ; par ailleurs, le réseau routier était fort dégradé suite aux destructions et à un entretien pratiquement nul durant les années de guerre.

Malgré les apports reçus de France et de la Zone d'occupation française la crise des pneumatiques était telle que, le dimanche 4 Mai 1947 par exemple, le personnel des mines de la Sarre a travaillé bénévolement pour extraire 25.000 T de charbon afin de procurer des pneus à la Sarre (10.000 furent livrés par l'industrie française à titre exceptionnel dans le cadre de cette opération (21)).

Il n'est pas surprenant que dans ces conditions le trafic routier à grande distance ait été insignifiant, et ce bien que la Sarre ait reçu en dotation de la France pour aider au démarrage des transports routiers diverses quantités de matériel de transport (22) :

(20) parmi lesquels 1.000 camions offrant une capacité de 2.500 T
IHK Sarrebruck - Bulletin n° 5 - Novembre 1945, page 22.

(21) Notes documentaires et Etudes - *Trois ans de présence française en Sarre* - page 75.

(22) Trois ans de présence en Sarre - Op. cit. page 75.

	<u>En 1946</u>	<u>En 1947</u>
- voitures de tourisme	-	200
- camions et camionnettes	-	1.368
- pneumatiques	-	1.261

qui venaient compléter les attributions reçues par la Sarre de la Zone d'occupation française :

	<u>En 1946</u>	<u>En 1947</u>
- pneumatiques	5.175	5.175
- voitures de tourisme	-	35
- camions et camionnettes	38	213

Navigation fluviale

La Sarre canalisée et le canal des houillères permettaient un raccordement sur le réseau navigable français via Sarreguemines vers le canal de la Marne au Rhin ; en raison toutefois des destructions et de la présence d'épaves la Sarre était impraticable entre Sarreguemines et Bous jusqu'au 15 Octobre 1945. La reprise de la navigation allait permettre d'utiliser ce moyen de transport entre autres pour les expéditions de charbon vers la France et, ensuite, pour l'approvisionnement de minerai de fer en provenance de Lorraine.

Navigation sur la Sarre (23)

Année	AMONT (vers France)		AVAL (de France)	
	Tonnage total	dont charbon vers France	Tonnage total	dont minerai de France
1945	1.820 T	-	16.385 T	-
1946	48.767 T	39.966 T	50.398 T	21.158 T
1947	61.841 T	48.375 T	160.385 T	60.054 T
1948	302.563 T	175.191 T	303.269 T	136.454 T

(23) au passage à l'écluse de Gündingen

Source : Statistisches Amt des Saarlandes - rapports annuels.

Il apparaît dont qu'une part importante du trafic de la navigation sur la Sarre était constituée des produits de base charbon et minerai de fer échangés entre la France et la Sarre ; les produits sidérurgiques vers la France et les matériaux de construction constituant le complément de ces transports.

Voie ferrée

Les autres modes de transport pratiquement inexistant à la fin des hostilités, d'un potentiel réduit et n'étant pas susceptibles d'une extension de capacité à court terme, il n'est pas surprenant de voir les autorités d'occupation en Sarre, américaines d'abord, françaises ensuite faire porter un effort tout particulier sur la remise en route de l'outil ferroviaire (les chemins de fer avaient transporté en Sarre 31,768 millions/tonnes de marchandises en 1936).

Ainsi, dès le 30.4.1945, le trafic est rétabli sur l'artère maîtresse Sarrebruck - Kaiserslautern - Ludwigshafen Mayence. Les expéditions de charbon reprennent également en avril 1945, très faiblement au début pour atteindre dès novembre 1945 le chargement de 21.000 wagons pour 400.000 T ; au total les chemins de fer achemineront en 1945 (période avril - décembre) 1.806.741 T de charbon dont 385.400 T vers la France (24).

 (24) Compte tenu de la capacité de transport réduite l'ordre des priorités dans la fourniture des wagons était : 1) transports militaires, 2) transports pour l'économie française - 3) transports pour les besoins allemands (IHK - Sarrebruck - Bulletin n° 3 - Octobre 1945).

Le reste des échanges de marchandises vers la France étant constitué durant cette période par du coke (100.000 T) destiné à la sidérurgie lorraine.

Les principales brèches du réseau reconstruites, les transports ferroviaires reprendront progressivement à partir de 1946.

Au cours de cette année, sur un total de 12.653.000 T transportées par les chemins de fer sarrois, la part du charbon sera de 6.719.246 T (soit 69,7 % du trafic dont les expéditions se répartissent comme suit (25) :

vers la Sarre	2.010.990 T	29,9 %
vers l'Allemagne	3.261.619 T	48,6 %
vers la France	1.336.979 T	19,9 %
vers les pays tiers	<u>109.658 T</u>	1,6 %
	6.719.246 T	

Les réceptions de minerai ont commencé en mars 1946 et pour cette année la quasi totalité du minerai de fer consommé en Sarre est importé de Lorraine par voie ferrée atteignant un total de 830.000 T (26).

 (25) Source : *Verbindungsamt der deutschen Eisenbahnen der französisch besetzten Zone - Speyer - Jahresbericht 1945 - 1946.*

(26) Bahnstatistik 1946 - Saareisenbahnen - Saarbrücken.

Les autres expéditions vers la France en 1946 concernant les produits sidérurgiques (94.000 T) le coke (79.000 T).

Pour 1947 le trafic total des chemins de fer sarrois s'établit à 15.087.000 T ; dans les échanges avec la France les principaux postes concernent (27) :

- Sarre vers France

. combustibles	720.000 T
. produits sidérurgiques	174.000 T
. coke	471.000 T

- France vers Sarre

. minerai de fer	1.482.204 T
------------------	-------------

et, dans une moindre mesure, les produits alimentaires en provenance de France.

 (27) la houille, le coke, les minerais et les produits métallurgiques représentent à eux seuls 98 % du tonnage total transporté par les chemins de fer sarrois.

3. LES DEPLACEMENTS DE VOYAGEURS ENTRE LA FRANCE ET LA SARRE

Au point de vue du trafic voyageurs la reprise est plus lente encore ; il faut dire que, vu les circonstances (28) la demande de transport est faible et les premières circulations entre la France et la Sarre se font pour les besoins exclusifs de l'administration militaire ainsi que pour le rapatriement en France de prisonniers et de déportés.

La première liaison en service "commercial" est réalisée à partir du 8 octobre 1945 avec la création d'une relation journalière Metz - Forbach - Sarrebruck par train omnibus ; le 3 décembre 1945 création d'une relation par train express Paris - Metz - Sarrebruck - Mayence, relation prolongée le 7 janvier 1946 sur Francfort (Main) et Berlin.

Au 18 mars 1946 est créée une seconde relation express Paris - Metz - Sarrebruck ; à la même date est réouvert le transit de Sarreguemines avec 2 relations journalières Strasbourg - Sarreguemines - Sarrebruck et, le 4 mai 1947, le transit de Apach sur la ligne de la Moselle est rendu au trafic international voyageurs avec 1 relation journalière Thionville - Apach - Nennig - Trèves (29).

 (28) l'entrée et la sortie du territoire sarrois n'étaient autorisées qu'aux voyageurs munis d'une autorisation spéciale délivrée par l'autorité militaire.

IHK Saarbrücken - Bulletin d'information n° 4 - Octobre 1945.

(29) à noter que des trains de marchandises circulaient depuis le 27.8.1945 .

Source : Jahresbericht der Deutschen Eisenbahnen 1945 - 1946 - p.34

Malgré tout, à la fin de l'année 1947 il n'existe pour l'ensemble de la frontière franco-sarroise que 87 relations journalières (30); les transits de Hargarten/Uberherrn et Sarreguemines - Bliesbruck n'étaient pas encore ouverts au trafic et là où les trains circulent, les liaisons sont lentes du fait des destructions et aussi des arrêts prolongés dans les gares frontières pour l'exécution des opérations de contrôle des douanes et de la police : 45 minutes de stationnement à Apach, 60 minutes à Forbach 55 minutes à Sarreguemines (31).

- ooo -

Alors que la France mène une intense activité diplomatique pour faire reconnaître ses droits sur la Sarre, le gouvernement militaire avait réussi à relancer l'activité économique du territoire. Certes les différents secteurs de l'économie sarroise n'avaient pas encore atteint le même degré de développement, mais en 2 années, de décembre 1945 à décembre 1947, la production industrielle du territoire était passée de 10 % à 65 % de celui atteint en 1938 (32) - un succès indéniable pour l'administration française.

Au niveau des échanges nous avons vu que la majorité des transactions se faisaient avec la France sauf, paradoxalement, pour les combustibles sarrois et qui constituaient pourtant l'enjeu principal de toute la politique française.

(30) SNCF - Indicateur Horaires - CHAIX - année 1947.

(31) SNCF - Indicateur Horaires - CHAIX - Service au 5 octobre 1947.

(32) Haut Commissariat de la République française en Sarre
Reconstruction économique de la Sarre - page 9.

Mais l'ensemble des échanges est toujours réglementé strictement par des considérations d'économie de guerre et à base d'opérations de troc.

L'une des premières occasions données à l'économie sarroise pour se réinsérer dans des conditions de marché normales fut la Foire de Paris tenue du 25 mai au 10 juin 1946 ; à cette occasion une délégation de 47 personnes du commerce sarrois put se rendre en France sur invitation spéciale du gouvernement militaire français pour une première prise de contact avec les milieux français (33).

Il est néanmoins permis d'affirmer que à la fin de l'année 1947 l'économie sarroise a réussi sa reconstruction alors que parallèlement se mettent en place les dispositifs de l'union économique qui vont imprimer une orientation décisive aux échanges franco-sarrois.

(33) *IHK Sarrebruck* - Bulletin d'information n° 9 - Juin 1946 - page 39.

CHAPITRE II

LA RÉALISATION DE L'UNION ECONOMIQUE FRANCO-SARROISE EN 194

I - LE CONCEPT DE L'UNION ECONOMIQUE

Afin de pouvoir suivre le développement de l'économie sarroise et de ses échanges avec ses différents partenaires dont en particulier la France durant la période de 1948 à 1959 il n'est pas inutile de rappeler le cadre juridique dans lequel cette économie va évoluer.

Nous avons vu (cf. annexe) les différentes mesures prises en vue du rattachement de la Sarre, rattachement dont la réalisation se fit en deux étapes :

- 20.11.1947 : introduction du franc français, des prix et salaires, du système de crédit et de la fiscalité française, c'est l'union économique,
- 1.4.1948 : report du cordon douanier, les échanges avec le reste de l'Allemagne deviennent des opérations de commerce extérieur, c'est l'union douanière.

Ainsi, l'ensemble franco-sarrois fut d'abord une

union économique, ensuite seulement une union douanière (34) la Sarre déléguant ses pouvoirs juridiques à la France en matière de défense du territoire et de relations extérieures

II - LES INSTRUMENTS DES ECHANGES

1. LE CADRE CONSTITUTIONNEL, LA LEGISLATION MONETAIRE ET LES REGLES DES CHANGES

Différentes dispositions vont régler l'union franco-sarroise ; en premier lieu il convient de citer :

- *la Constitution sarroise* du 8.11.1947 (35) qui dans son préambule prévoit l'application en Sarre des lois françaises relatives au statut monétaire et douanier.
- *la Convention d'organisation judiciaire - COJ -* du 3.1.1948 compte tenu du rattachement et de l'imbrication des écono-

(34) Qu'il soit permis de rappeler quelques définitions :

Union douanière : c'est l'abolition des barrières douanières par substitution d'un seul territoire douanier à deux ou plusieurs

- pour les échanges entre ces pays
- pour leurs échanges avec les pays tiers.

Si seule la première de ces conditions est remplie il s'agit alors d'une zone de libre échange.

Union économique : concept plus large qui englobe :

- tarifs douaniers communs
- politique commerciale commune
- politique monétaire, financière et fiscale commune
- Harmonisation prix, salaires, charges sociales

Guy de CARMOY : Les politiques étrangères de la France 1944-1966 page 135.

(35) dont le texte entrera en vigueur le 17 décembre 1947 (Bulletin officiel de la Sarre - n° 67 du 17.12.1947).

nomies la COJ réglait, entre'autres, l'assimilation en Sarre de la législation monétaire économique et commerciale ; en particulier les conventions passées ou à passer par la France en matière économique s'imposent à la Sarre (36). Ainsi les affaires dévolues par les lois et règlements douaniers français et par la législation du contrôle des changes sont en Sarre de la compétence du tribunal de première instance (Landgericht) (37).

- *l'accord culturel* entre la France et la Sarre du 15.12.1948 comportant notamment la création de l'Université de la Sarre.
- *la convention* entre la France et la Sarre du 15.12.1948 et *relative à la propriété industrielle.*
- *la convention franco-sarroise de sécurité sociale* du 25.2.1949
- *la convention franco-sarroise relative à l'exécution du service postal, télégraphique et téléphonique* du 5.3.1949.

Mais la base de cette union économique sera constituée par la *Convention budgétaire et fiscale franco-sarroise* en date du 15 janvier 1948 qui prévoit en Sarre l'introduction de la législation des douanes françaises, la création d'un monopole sarrois des tabacs et allumettes, l'application de

 (36) SCHAEFFER Eugène : Des problèmes de droit judiciaire que pose l'union économique franco-sarroise - page 54.

(37) Convention d'organisation judiciaire (COJ) articles 6 et 7.

la législation française en matières d'impôts indirects (3) la Sarre conservant par contre son système d'impôts direct. Ainsi est réalisée la mise en harmonie des systèmes fiscaux et le règlement budgétaire, conséquence de l'état d'union économique, monétaire et douanier entre les deux pays.

La convention budgétaire prévoyait en particulier la répartition des ressources entre la Sarre et la France

a) recettes communes

- les produits des contributions indirectes,
- le produit des droits de douane perçus dans les deux pays.

b) dépenses communes

- frais de fonctionnement pour les services communs pour les deux pays,
- subventions économiques accordées en France et en Sarre
- dépenses de l'administration française des douanes.

la répartition des recettes et dépenses communes étant proportionnelle au chiffre de la population des deux pays, soit pour la Sarre 1/49 de l'ensemble.

(38) Ce sont les écarts entre les taxes à la consommation applicables d'une part en France et d'autre part en Sarre qui, de 1925 à 1933, provoquèrent un afflux de ces marchandises en Sarre et la spéculation des acheteurs frontaliers français.

Source : Chambre de Commerce de la Moselle à METZ - séance du 27.6.1946 - Recueil des délibérations.

c) charges spéciales à la Sarre

- frais assurés par la France pour introduire la monnaie française en Sarre (39),
- frais assurés par la France au titre des organes stationnés en Sarre, avec maximum de 7,5 %,
- frais de construction des bâtiments des douanes.

Ainsi étaient définies d'une part les dépenses et recettes communes selon le nombre d'habitants, d'autre part l'autonomie des dépenses et recettes pour services propres et, si les finances sont imbriquées, les budgets restent autonomes (40).

Par ailleurs, et dans le contexte général du rattachement économique de la Sarre, il avait été tenu compte du point de vue des réparations de guerre allemandes. Celles-ci avaient été définies à l'occasion de la conférence tripartite du 20.2.1948 à Berlin entre les USA, la Grande-Bretagne et la France, le total des réparations ayant été évalué à 1.500 millions Reichsmark pour l'Allemagne occidentale (41).

(39) Une avance de 40 Milliards de francs fut consentie à la Sarre lors de la conversion monétaire du 20.11.1947 ceci pour faciliter le démarrage de la trésorerie des entreprises.
R. MULLER : Le rattachement économique de la Sarre à la France, p.

(40) Précaution qui n'était pas inutile compte tenu du contexte dans lequel démarra l'économie de la Sarre après guerre et qu'illustre bien le budget de la Sarre pour l'exercice allant du 1.4.46 au 31.3.1947 :

Recettes	:	264.822.000 Reichsmark (RM)
Dépenses	:	348.578.000 RM
Déficit	:	83.756.000 RM

Source : Trois ans de présence française en Sarre - page 68.

(41) Ministère des Finances et des Affaires étrangères - Service des Réparations et Restitutions - Paris - Février 1949.
Note sur le rattachement économique de la Sarre du point de vue des réparations allemandes.

A cette occasion la part française des réparations allemandes avait été débitée de 70 millions de RM suite au rattachement de la Sarre à la France, ces 70 millions représentant la part du potentiel économique de la Sarre par rapport à celui de l'Allemagne occidentale, soit 2 %.

En outre, il est convenu que la France, débitée du forfait sarrois (2 %) pouvait transférer à son profit la propriété d'usines sarroises à concurrence de 46 millions RM, ce transfert n'entraînant pas de démontage effectif d'équipements tel qu'il est prévu dans les accords de Potsdam.

Le 14.1.1949 à Bruxelles, à l'assemblée de l'Agence Interalliée des Réparations, la France est autorisée à prendre possession de biens transférables d'usines sarroises à concurrence de 46 millions RM (valeur 1938) et qui deviennent ainsi propriété française (42).

Quant aux houillères de la Sarre, placées sous séquestre de l'administration française le 3.1.1946, il est prévu qu'elles demeurent propriété allemande jusqu'à la conclusion d'un traité de paix général ; en attendant, leur exploitation est assurée sous régie et pour le compte du gouvernement français (43) à partir du 1.1.1948.

(42) Il s'agit des établissements industriels suivants :

- Röchling Eisenwerk à Voelklingen	29.905.949 RM
- Neunkirchner Eisenwerk à Neunkirchen	6.659.892
- Mannesmann Röhrewerke à Bous	6.842.167
- Neunkirchner Eisenwerk à Homburg	2.630.861
- DYNAMIT A.G. à Saarwellingen	113.542
Total	<u>46.152.411 RM</u>

(43) Décret du 21.12.1947 sur l'organisation de la régie des mines françaises en Sarre.

Cette mesure, obtenue avec l'accord des alliés occidentaux, permettait de retirer la production de charbon sarrois du pool allié géré par les soins de la *European Coal Organisation*, organisation interalliée chargée de répartir entre les pays européens les quantités de charbon prélevées en Allemagne au titre des réparations de guerre (44).

Par ailleurs, les livraisons de charbon allemand à la France n'étaient réduites d'aucune façon et il était prévu que le charbon sarrois non cokéfiabie pouvait être échangé, tonne pour tonne, contre du charbon de la Ruhr.

Ce règlement de la question charbonnière était tout à l'avantage de la France à laquelle il garantissait à la fois la production sarroise ainsi que sa part dans les livraisons au titre des réparations allemandes, le tout sans sorties de devises en raison de l'union économique franco-sarroise et de la possibilité complémentaire d'échanges en nature de houille sarroise contre des charbons cokéfiabiles de la Ruhr.

Le concept général de l'union économique franco-sarroise ainsi défini il apparaît nécessaire d'analyser la structure de l'économie sarroise pour tenter d'en dégager les caractéristiques dominantes.

(44) La commission interalliée prévoyait une période transitoire de 15 mois du 1.1.48 au 1.4.1949 pour ménager la transition dans les livraisons au pool.

Les livraisons mensuelles de charbon sarrois au pool furent fixées à :

1er trimestre 1948	412.000 T
2ème "	275.000 T
3ème "	192.000 T
4ème "	110.000 T
1er trimestre 1949	27.000 T pour cesser ensuite tota

Ainsi à partir des résultats de l'exercice 1952 (pris à titre d'exemple, apparaît bien la répartition du produit total selon les différents secteurs de l'activité économique de la Sarre laquelle avait atteint un volume global de 657 milliards de francs.

- Agriculture	6,5	MM/FF
- Charbonnages	72,6	
- Industrie	267,1	(dont sidérurgie 153,3)
- Artisanat	45,5	
- Commerce de gros	126,2	
- Commerce de détail	105,4	
- Transports	16,9	
- Autres activités	17,6	
Total	657,8	milliards/FF

Première constatation qui s'impose : le poids des deux activités, houillères et industrie, qui représentent à elles seules 52 % de l'activité totale du territoire.

Seconde constatation : la vocation *exportatrice* (46) de l'industrie sarroise, puisque pour cette même année 1952 la part des ventes *hors Sarre* représente 50,2 % des ventes totales, s'élevant même à 63,2 % pour les charbons, voire

 (45) Statistisches Amt des Saarlandes - Saarländische Wirtschaftszahlen exercice 1952.

(46) Par *exportation* il faut comprendre ici tout ce qui ne sert pas à la consommation intérieure sarroise ; pour la suite de l'étude les ventes sarroises à l'extérieur sont ventilées, selon leurs débouchés en 3 zones de destination :
 - la France et les pays de l'Union française (zone franc)
 - l'Allemagne occidentale
 - les pays tiers (autres pays, appelés parfois *grande exportation* ou *zone devises*).

69,4 % pour la sidérurgie (47).

Ces deux premières constatations auxquelles il convient d'adjoindre une troisième, à l'état interrogatif, *que sont les courants d'échange du commerce extérieur sarrois ?* traceront tout naturellement la suite de la présente étude.

2. LES ORGANES DE CONTROLE

. Les conditions d'exécution des contrôles nationaux en période de gouvernement militaire

En vertu des accords interalliés, en particulier de Potsdam de juillet 1945, la Sarre continuait à faire partie de l'ensemble économique allemand, l'Allemagne étant elle-même découpée en territoires d'occupation militaire entre les 4 puissances. Les accords de Potsdam avaient bien prévu la création de certaines administrations centrales, notamment pour les transports (48). Cette disposition n'a pu être appliquée dans les faits par suite de l'opposition du gouvernement français qui n'avait pas participé à son élaboration.

Chacune des 4 puissances d'occupation gérait donc sa zone, y exerçant par son administration militaire les prérogatives civiles, administratives et économiques (49).

(47) Die Saarindustrie im Jahre 1952 - page 87.

(48) Union internationale des Chemins de Fer : Bulletin Août 1946 - p.

(49) en Sarre le Délégué Supérieur par décision du 30.8.1945 du Commandant en Chef Français en Allemagne.

Donc à la fin des hostilités le cordon douanier franco-allemand est revenu sur la frontière sarro-lorraine, les postes frontalières de Apach, Guerstling, Hargarten, Forbach, Sarreguemines retrouvant leur vocation d'avant-guerre ; la Sarre quant à elle faisait toujours partie de la sphère économique allemande en particulier le Reichsmark était demeuré la monnaie utilisée dans l'ensemble de la zone française d'occupation.

Toutefois les diverses mesures prises (ou annoncées) par le gouvernement français ayant fait croire fin 1946 à un rattachement économique imminent de la Sarre à la France il s'en suivit un afflux de marks allemands en Sarre ; cette masse de monnaie attirée par un éventuel échange avantageux en Francs dans le cadre du rattachement de la Sarre avait été évaluée pour le seul mois de novembre 1946 à l'équivalent de 13 milliards de francs (50).

Aussi le gouvernement français se voyait-il contraint de prendre des mesures (51) pour d'une part enrayer ces mouvements de fonds à caractère spéculatif et d'autre part éviter la réexportation de Sarre vers l'Allemagne de produits en particulier alimentaires, importés de France et destinés à la consommation sarroise et empêcher les allemands de venir profiter du statut privilégié de la Sarre. En retour cette situation privilégiée valut aux Sarrois le sobriquet de "*SPECKFRANZOSEN*" (*français pour le lard*) la nourriture étant un élément important de satisfaction (52).

 (50) Le pays est inondé de RM, non seulement d'Allemagne, mais aussi ceux non échangés de Lorraine de 1945 - F. DAUSSY - Op. cit. page

(51) Mesures annoncées le 9.12.1946 par M. Bidault à la conférence de 4 ministres des affaires étrangères à New-York.

(52) La documentation française : n° 1684 du 24.10.1949 - page 2.

La parade du gouvernement français consista en l'établissement d'un *cordon de surveillance* entre la Sarre et le Palatinat le 22.12.1946 1.200 agents de la douane et de la police frontière française prirent position à la frontière sarro-palatine pour cette mission de surveillance (53).

Simultanément aux contrôles des échanges avait été introduite l'obligation de *laissez-passer* pour la circulation des personnes entre la Sarre et les autres provinces de la zone d'occupation alliée.

Ce sont donc bien des mesures économiques qui justifiaient le cordon de surveillance établi le 22.12.1946 à la frontière germano-sarroise. La situation alimentaire en Allemagne restant précaire et pour éviter que le ravitaillement destiné à la Sarre ne s'échappa, le général KOENIG promulga des mesures par ordonnance n° 76 au J.O. du CCF en Allemagne du 18.12.1946 applicables dès le 22.12.1946 sur les échanges de marchandises et les transferts de capitaux.

Ces mesures étaient en fait destinées à stimuler la production sarroise de houille, ce que le général KOENIG annonça aux mineurs sarrois rassemblés à la mine de REDEN le dimanche 22.12.1946 pour célébrer le seuil de production de 35.000 T/jour.

Dans sa réponse le représentant du syndicat des mineurs sarrois demanda au général KOENIG le retour des prisonniers de guerre sarrois retenus en France. Suite à ce vœu le gouvernement français prenait la décision de libérer environ 7.000 prisonniers sarrois employés dans l'économie

 (53) Le fait du jour - n° 34 du 31.12.1946 - page 22.

française, autre que les mines, les mineurs ayant déjà été libérés s'ils retournaient travailler dans les mines sarroises (54).

Le rattachement économique réalisé de facto le 20.11.1947 par l'introduction du franc français en Sarre, consacré le 20.2.1948 par les alliés occidentaux à Berlin se transformera en union douanière le 1.4.48, union douanière réalisée effectivement par le report du cordon douanier à la frontière entre la Sarre et l'Allemagne (55).

Bien que juridiquement l'union douanière soit datée du 1.4.48 c'est bien le 22.12.1946 qu'est née cette nouvelle frontière lorsque la douane française s'établit dans les nouveaux postes qui s'appelaient Nennig (56) - Saarlöcherbach - Türkismühle - Bruchmühlbach - Einöd.

(54) Notes documentaires et études n° 506 du 8.1.1947 - page 16.

(55) Ainsi du 20.11.1947 au 31.3.1948 la Sarre se trouvait enserrée entre deux cordons douaniers et les échanges tant avec la France (en francs français) qu'avec le reste du Reich (en Mark) étaient soumis à contrôle à l'entrée et à la sortie de Sarre.

(56) Ce transfert de la douane française de Apach à Nennig avait d'ailleurs fait l'objet d'une vive protestation des transitaires français installés à Apach leurs emplois étant supprimés au bénéfice d'entreprises sarroises installées à Nennig.
CCI de la Moselle - Compte-rendu des travaux exercice 1948 - page

. Le report des contrôles nationaux aux confins germano-sarrois

Avec la mise en oeuvre de l'union économique les contrôles nationaux, douanes et police, furent levés à la frontière franco-sarroise à la date du 15.4.1948.

La carte de la figure n° 28 situe les postes de contrôle implantés aux différents transits de la frontière germano-sarroise ; c'est en effet aux limites de la Sarre avec le Palatinat qu'avait été reporté le cordon douanier protégeant l'ensemble économique franco-sarrois.

C'est sur cette nouvelle frontière que vont oeuvrer durant la période de l'union économique franco-sarroise, les services de la douane française. L'annexe n° 30 rappelle une dernière fois, à travers les timbres de service (57) qui y furent employés, l'existence de ces bureaux français dans des localités allemandes situées aux confins germano-sarrois

Pour les voyageurs, l'obligation de visa était supprimée entre la Sarre et la France, mais demeurait en vigueur pour les déplacements entre la Sarre d'une part, le Luxembourg et l'Allemagne d'autre part.

La suppression des opérations de contrôle, douane et police, à la frontière franco-sarroise eut des effets bénéfiques sur les relations ferroviaires entre les deux partenaires de l'union économique. En effet, et comparés à la situation antérieure au rattachement, les temps de stationnement vont être considérablement réduits pour être li-

(57) conservés aux archives de la Direction régionale des douanes à Metz

mités aux seules nécessités commerciales et techniques (58).

Durées d'arrêt des trains express de voyageurs dans les gares frontières
franco-sarroises

	<u>avant le rattachement</u> (59)	<u>après le rattachement</u> (60)
FORBACH	40 à 60 minutes	5 à 10 minutes
APACH	45'	1'
SARREGUEMINES	45 à 55'	5'

Pour les marchandises l'ensemble franco-sarrois formant un territoire douanier commun les contrôles étaient reportés à la frontière entre la Sarre et le Palatinat (61)

(58) ce qui explique les différences aux différents transits après 1948 à Forbach les temps de stationnement devaient tenir compte des durées nécessaires pour échange de locomotives, alors qu'à Apach (Thionville - Trèves) et à Sarreguemines (Sarrebruck - Strasbourg) les locomotives françaises assuraient la traction de bout en bout.

(59) SNCF - Indicateur Horaires CHAIX - Service au 4 Mai 1947.

(60) SNCF - Indicateur Horaires CHAIX - Service au 9 Mai 1948.

(61) Avec une exception à cette règle sur la ligne de la vallée de la Moselle. En Juillet 1946 certaines communes, relevant de Rhénanie-Palatinat furent rattachées à la Sarre pour créer une frontière de ce territoire avec le Luxembourg.

Au rattachement économique de 1948 les contrôles douaniers furent donc déplacés à la gare sarroise de Nennig ce qui fit d'ailleurs l'objet d'une protestation de la CCI de Moselle craignant pour l'emploi des transitaires français d'Apach.

Toutefois compte tenu des possibilités avantageuses qu'offraient les installations de la gare d'Apach, et aussi en raison de la distance réduite parcourue en territoire sarrois (8 km), les opérations françaises de dédouanement furent à nouveau ramenées sur Apach à la date du 16.3.1949.

Source : CCI Moselle - Compte-rendu des travaux - Année 1949

les échanges franco-sarrois se faisant librement ; ainsi les trains de marchandises formés dans les gares de triage SNCF de Metz-Sablon, Dijon, Florange ... étaient acheminés sans escale vers les gares de triage sarroises de Sarrebruck, Voelklingen, Dillingen ...

Comme pour le trafic voyageurs, cette suppression des escales en frontière se traduisit par une amélioration des échanges de marchandises entre la France et la Sarre.

Durées d'acheminement des wagons marchandises en petite vitesse (62)

	<u>avant le rattachement</u>	<u>après le rattachement</u>
Sarrebruck à Dijon	30 heures	18 heures
" à Florange	14 heures	8 heures
" à Hayange	15 heures	8 heures

 (62) Source : Saarländische Eisenbahnen - Rapport annuel exercice 1948
 page 19.

III - LES CONSEQUENCES DE LA REALISATION DE L'UNION ECONOMIQUE

1. LES REACTIONS DES PARTENAIRES POLITIQUES

L'examen des réactions qu'aura suscité la politique française à l'égard de la Sarre permettra de mieux cerner les motivations profondes du rattachement.

. Le concept "sécurité" de la position française

Lorsque le gouvernement français affirme à propos de la Sarre que, outre l'apport de charbon à la France, *le rattachement économique se complète sur le plan de la sécurité par la diminution du potentiel de guerre de l'Allemagne* il y a, dès le début, une contradiction avec les faits.

En effet, pour relancer l'économie sarroise et ne pas s'aliéner l'opinion publique sarroise la France procédera dès le début de l'année 1947 à la libération prioritaire des sujets sarrois qu'elle détient comme prisonniers de guerre (et interviendra dans le même sens auprès de ses alliés) (63) ; d'autre part elle se voit dans l'obligation de ne procéder à aucun démantèlement industriel en Sarre laquelle échappe ainsi à la limitation de production sidérurgique fixée par les accords de Potsdam à 39 % de la production d'acier de 1939.

Deux mesures qui, apparemment, ne sont pas faites pour réduire le potentiel industriel des vaincus.

 (63) Notes documentaires et études - Trois ans de présence française en Sarre - page 10.

. Les revendications de la France

Il est durant ces années 1945/1948 presque uniquement question du charbon sarrois et le rattachement du territoire présenté comme celui de son sous-sol.

Or il est un autre aspect sur lequel les négociateurs français insistent moins mais qui devait très certainement être présent à leur esprit, c'est celui de l'apport du potentiel sarrois à l'amélioration de la balance du commerce extérieur français (64).

Certes dans la période de reconstruction de l'économie sarroise la balance des échanges commerciaux n'était pas à l'avantage de la France qui dut fournir maints produits indispensables à la relance pour ne recevoir en échange pratiquement que des combustibles. Ainsi en 1946 les échanges franco-sarrois s'établissaient comme suit (65) :

ventes françaises en Sarre	19.745.000 dollars
ventes sarroises en France	18.634.700 dollars
Bilan	- 1.080.300 dollars

 (64) Durant les années 1946 et 1947 les achats français représentaient le triple des ventes à l'étranger, d'où la nécessité de restrictions aux importations qui, à leur tour, arrêtaient l'élan de la production industrielle.

A la fin de 1947 la France ne disposait plus que d'une réserve de devises de 500 millions de dollars ce qui permettait de tenir encore 3 à 4 mois. Heureusement les aides du plan Marshall vinrent à partir de Juillet 1948, redresser cette situation.

Crédit Lyonnais - Un siècle d'économie française - page 175.

(65) L'économie de la Sarre - Op. cit. page 114.

Néanmoins l'accord de Berlin du 20.2.1948 actant le principe du paiement en dollars des exportations sarroises vers l'Allemagne et les pays tiers sera l'un des principaux acquis qui permettront par la suite de redresser la balance des échanges à l'avantage de la France (66).

. La nature des arguments employés par la France (et ses adversaires)

Il n'est pas surprenant que dans une querelle telle que celle déclenchée par les prétentions françaises, tenants et opposants du rattachement de la Sarre prennent à témoin l'Histoire pour justifier l'appartenance de la Sarre à l'une ou à l'autre zone d'influence française ou allemande.

C'est du passé historique que les politiciens des deux bords ont fait usage remontant les uns à Charlemagne les autres à Louis XIV pour étayer leurs thèses.

Il n'en demeure pas moins vrai que tous les arguments sont bons. C'est ainsi que le ministère français des affaires étrangères déclare le 1.8.1949 : (discussion relative à l'admission de la Sarre au Parlement européen).

On observe que, depuis 1870, la Sarre s'est en fait constamment trouvée en union économique avec la Lorraine ; sauf pendant les 5 années qui se sont écoulées de 1935 à 1940.

(66) Rappelons également que le premier exercice budgétaire de la Sarre s'était soldé par un passif important :

Recettes	264.822.000 Reichsmark
Dépenses	348.573.000 RM
Déficit	<u>83.756.000 RM</u>

Source : Trois ans de présence française en Sarre - page 68.

Cette assistance a créé entre les deux territoires des liens dont le gouvernement allemand a mesuré la solidité après le plébiscite de 1935, lorsqu'il dût financer à grands frais la conversion vers l'Allemagne des échanges de la Sarre et dont il a reconnu à nouveau la réalité au cours de la dernière guerre lorsqu'il a décidé de faire du Palatinat sarrois et de la Lorraine une unité administrative.

Bien curieuse argumentation de la part d'un gouvernement français alors que dès le 27 juin 1946 la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Moselle déclarait que la sidérurgie sarroise sera une redoutable concurrente pour la sidérurgie française.

Par contre le journal *Le Républicain Lorrain* avait lancé dans ses colonnes une grande enquête à partir du 15.5.1946, enquête dont le sujet était *oui ou non la Sarre doit-elle devenir française ?*

De la masse des réponses reçues et des prises de position enregistrées il avait été tiré dans l'édition du 23 mai 1946 les conclusions suivantes :

- pour le détachement de la Sarre de l'Allemagne
- pour le rattachement économique à la France
- contre le rattachement politique immédiat.

Il semble donc bien que les habitants de l'Est de la France exprimaient ainsi une opinion quelque peu différente des milieux officiels parisiens où certains plaidaient encore la thèse de l'annexion totale.

2. LES PRISES DE POSITION DES INSTANCES ECONOMIQUES

- en France

L'examen des comptes rendus des travaux de la Chambre de Commerce et d'Industrie (C.C.I.) de la Moselle durant ces années 1945 - 1947 rend bien compte de l'intérêt, mais aussi des craintes, que suscite la politique française à l'égard de la Sarre.

L'exemple du premier rattachement de 1920 n'est pas oublié en Lorraine, où les excès d'un rattachement économique sans union douanière, obligèrent la France à établir le 11.1.1925 un cordon douanier à la frontière germano-sarroise (67).

A noter d'ailleurs que dès 1945 et ce jusqu'en 1947 les comptes-rendus annuels de la C.C.I. consacreront régulièrement un chapitre entier au problème sarrois sous le titre *Les relations économiques entre la France et la Sarre*.

Pour la période de l'immédiat après-guerre la position de la C.C.I. de la Moselle a été nettement définie lors de la séance du 27.6.1946 où, après avoir stigmatisé la position privilégiée faite à l'industrie et au commerce sarrois dans l'union franco-sarroise d'avant 1935 et en avoir souligné les excès, l'

(67) Le rattachement économique de la Sarre à la France : R. Muller et al. (page 46) que la prospérité économique sarroise est due en partie au fait qu'entre 1920 et 1925 la Sarre pouvait commercer librement tant fois avec l'Allemagne et avec la France. Cette opinion est confirmée par un auteur allemand, W. BOSCH *Die SAARFRAGE* page 12 *der Warenverkehr war von 1920 bis 1925 zwischen Saar und Deutschland Zollfrei.*

C.C.I. rappelle qu'elle ne peut souscrire à la thèse selon laquelle la Sarre et la Lorraine forment un tout économique et émet le voeu (68) *que si l'intérêt supérieur de l'état exige l'unification économique et douanière avec la Sarre, celle-ci incorporée dans l'économie française ne pourra dans ses relations avec l'Allemagne bénéficier d'aucun avantage particulier* (69).

De plus, au cours de cette même séance du 27.6.19 la C.C.I. de Moselle fait ressortir les problèmes que ne manquera pas de poser l'apparition, à terme, des produits métallurgiques sarrois sur un marché français dont 60 % des approvisionnements est fourni par la Lorraine et émet les plus vives craintes pour les possibles débouchés de 2 millions de tonnes annuelles de produits métallurgiques, produits pour lesquels la France est déjà exportatrice.

Par ailleurs, du strict point de vue des approvisionnements en combustible la C.C.I. craint un marché de dupes car, ce qui fait défaut à la sidérurgie lorraine, ce sont les cokes de la Ruhr et non le charbon sarrois dont la possibilité de cokéfaction est faible et dont l'apport pourrait être compensé plus facilement par un développement de la production des mines de Moselle.

(68) C.C.I. - rapport annuel exercice 1946 - page 47.

(69) En 1928 la balance du commerce extérieur de la Sarre s'établissait comme suit :

- ventes en France	246 millions RM	ventes en Allemagne	230million
- achats en France	344	achats en Allemagne	80

Renaissance de la Sarre - page 7.

- en Sarre

Les problèmes sarrois dans les années de l'immédiat après-guerre étaient liés à la relance de l'activité économique d'une part, du ravitaillement de la population d'autre part.

Or, pour l'ensemble de ces problèmes, l'intégration du territoire à la sphère économique française ne pouvait, à court terme, qu'être bénéfique pour la Sarre ; en effet pour la production :

- charbon : la France avait un besoin urgent et important de combustibles et offrait un débouché sûr et immédiat à une production sarroise qui devait toujours chercher à exporter une partie importante de sa production (70).
- sidérurgie : rattachée à la France la sidérurgie sarroise échappe à la limitation de production fixée par les accords de Potsdam au sujet de l'Allemagne (39 % d'acier en 1939) ; par ailleurs pour l'approvisionnement de sa sidérurgie en minerai de fer la Sarre bénéficiait du libre accès aux livraisons en provenance de Lorraine (71).

(70) En 1938, sur une production totale de 14.388.000 T de houille, la Sarre en avait exporté 7.362.000 T (Statistisches Amt Saarbrücken)

(71) En 1933, la Sarre avait reçu de Lorraine 3.202.647 T de minerai de fer, soit 88,7 % de ses approvisionnements en minerai.
(Source : Bahnstatistik)

- ravitaillement : à partir de 1947 la France prend en charge une partie de l'approvisionnement de la Sarre et grâce à l'échange monétaire du 20.11.1947, qui permet aux commerçants sarrois d'acheter des denrées en France, le ravitaillement de la Sarre équivaut à peu près à celui de la France (72).

Cet aspect économique du problème était confusément ressenti par une population sortie hébétée du chaos de la défaite ; l'impact psychologique d'un retour accéléré des sarrois détenus prisonniers de guerre s'y ajoute et la France put se prévaloir (73) d'un profond accord de la population sarroise en arguant du fait qu'aux élections du 5.10.1947 pour la constitution du 1er Landtag sarrois les partis CVP (44,2 %) et SPS (28,3 %) qui militaient pour le rattachement économique du territoire à la France avaient obtenu une écrasante majorité de 72,5 % des votants.

Il n'est donc pas surprenant que, hormis quelques voix telles que celles du parti communiste (DKP), il y eut peu de protestations en Sarre à l'encontre de la politique française.

Au contraire, dans le bulletin d'information de décembre 1948 de la Chambre de Commerce et d'Industrie (IHK) de Sarrebruck l'éditorial tirait en ces termes les conclusions pour le premier exercice de l'union économique franco-sarrois : *Es ist ein grosses Glück für die Wirtschaft an der Saar, dass sie durch den Anschluss an die französische Volkswirtschaft siche-*

(72) Trois ans de présence française en Sarre, page 59 - rapport du Haut Commissariat de France avec tableau comparatif des rations de calories allouées en France, en Sarre et en Allemagne.

(73) *Ce statut a reçu adhésion de l'immense majorité du peuple sarrois.* Note du 1.8.1949 du ministère des affaires étrangères lors du débat relatif à l'admission de la Sarre au Conseil de l'Europe.

chere Boden gefunden hat.

Ainsi du fait d'une action constante et tenace menée de façon ininterrompue entre 1945 et 1947 par son ministre des affaires étrangères de l'époque, M. Bidault, le gouvernement français est parvenu à obtenir un certain consensus international de la part de ses alliés, à détacher politiquement la Sarre de l'Allemagne et à l'inclure économiquement dans la zone franc.

Certes tous les arguments furent utilisés dans cette longue campagne dont l'objectif principal était la conquête et la consolidation d'une importante source d'énergie, le charbon sarrois.

Nous avons vu également que, jusque fin 1947 et hormis la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Moselle, peu de voix s'élevaient contre la politique française visant au rattachement économique de la Sarre à la France.

Et au 1.4.1948 va s'ouvrir une nouvelle ère dans les échanges économiques entre la France et la Sarre à présent réunies dans une union économique et douanière au sein de la zone franc.

CHAPITRE III

LE ROLE IMPORTANT DES TRANSPORTS DANS LES ECHANGES
FRANCO-SARROIS

Vouloir traiter de l'activité économique et des échanges oblige à évoquer le rôle important dévolu aux moyens de transport ; intimement liés à l'évolution du processus économique les transports sont à la fois fondement et élément moteur de l'économie et les lignes qui suivent vont permettre d'examiner leur rôle dans l'activité économique sarroise et, en particulier, dans les échanges entre la France et la Sarre durant la période de l'union économique.

I - REGIME JURIDIQUE ET POLITIQUE TARIFAIRE APPLIQUES AUX
DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT

Le territoire de la Sarre dispose de moyens de transports terrestres qui sont :

- un réseau routier de 1.700 km de longueur
- la Sarre aménagée pour la navigation de péniches de 300 T
- un réseau ferré de 535 km

et les pages qui suivent vont s'attacher à examiner l'organisation et les moyens des différents modes de transport dans les échanges de la Sarre avec ses partenaires économiques.

Comme l'économie sarroise doit importer et exporter d'importantes quantités de marchandises lourdes (74) pour lesquelles les frais de transport pèsent lourdement sur les prix de revient la situation géographique de la Sarre et ses communications avec les principaux marchés consommateurs prennent une importance toute particulière dans les considérations d'économie politique.

Certes la Sarre occupe une position centrale en Europe occidentale, entre l'Allemagne et la France, mais et hormis un réseau ferroviaire bien structuré, elle ne dispose pas d'une voie d'acheminement à grand débit pour les marchandises pondéreuses ; aussi l'une des revendications majeures des milieux économiques sarrois sera la construction d'un canal à grand gabarit tant vers la France qu'en direction du Rhin (75).

Toutes ces considérations vont peser sur la politique tarifaire qui va être mise en oeuvre en Sarre en matière de transport des marchandises.

(74) Rappelons que 98 % des marchandises transportées en Sarre en 1947 étaient constitués des 3 postes : combustibles, minerais et produits métallurgiques.

(75) Voir en particulier les prises de position de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Sarre dans Européanisation de la Sarre page 17.

II - LES PROBLEMES DU RESEAU FERROVIAIRE

Le volume des transports assurés par voies routière et navigable étant relativement restreint, l'essentiel des échanges économiques du territoire va s'effectuer par voie ferrée, puisque dès 1948 ce sont 19 millions de tonnes qui seront transportées par les chemins de fer sarrois (contre 31 millions/tonnes en 1936).

Compte tenu du rôle déterminant d'agent économique du chemin de fer, il n'est pas surprenant que les gouvernants vont s'assurer le contrôle de ce moyen de transport.

1. LE REGIME JURIDIQUE DES CHEMINS DE FER SARROIS

A la fin des hostilités, en juillet 1945, la surveillance de l'exploitation des chemins de fer sarrois est confiée au 51^e régiment des chemins de fer de campagne français et, à partir du 8.1.1946, ils sont administrés par un Détachement d'occupation des chemins de fer (DOCF) pour les zones d'occupation française en Allemagne avec siège à Spire et des directions régionales à Karlsruhe, Mayence et Sarrebruck.

Toutefois, juridiquement, l'ensemble demeurerait propriété de la Deutsche Reichsbahn (76), mais placé sous la responsabilité d'un organisme d'exploitation dénommé *Deutsche Eisenbahn in der französisch besetzten Zone*.

 (76) E. ZIMMER - *Die Saarbrücker Eisenbahnverwaltung im Wandel der Zeit.*

Mais au 1.4.1947, et pour bien marquer le caractère spécifique des chemins de fer sarrois dans le cadre de la politique générale poursuivie en Sarre à l'égard des autres territoires occupés il était créé, par ordonnance du Commandant en Chef français en Allemagne en date du 12.3.1947, les *chemins de fer sarrois* (Saarländische Eisenbahnen - SEB) qui furent détachés du reste du réseau ferré de la zone d'occupation française en Allemagne et placés sous contrôle d'une *Mission technique des chemins de fer de la Sarre* (MTCF) commandée par le Colonel TOUBEAU.

Il ne s'agissait toutefois, au début, que d'une organisation technique sans cadre juridique propre ; le réseau définitif des lignes de chemins de fer sarrois ne se forma qu'au 1.7.1947, après les rectifications de frontière du 24 juin 1947 qui dessinèrent le territoire définitif du Land de Sarre et après que les lignes de la Direction de Sarrebruck situées hors du territoire de la Sarre eurent été prises en charge par la nouvelle direction de Trèves créée au 1.7.1947 (77).

L'assise juridique des *Saarländische Eisenbahnen - SEB* leur fut conférée à compter du 3.1.1948 (78) et s'articulait autour d'un *Conseil de Surveillance* (79) de 10 membres et com-

 (77) à la date du 1.7.1947 le DCCF de SPIRE abandonna d'ailleurs toute autorité formelle sur les chemins de fer de la Sarre.

Les lignes de la ZOF en Allemagne étaient à présent administrées par une *Betriebsvereinigung der Südwestdeutschen Eisenbahnen* avec Direction Générale à Spire et des directions à Trèves, Mayence et Karlsruhe.

Source : *Jahresbericht der Südwestdeutschen Eisenbahnen* - exercice 1947

(78) Ordonnance 47/183 du 24.12.1947 du Gouverneur Grandval.

(79) Mis en place par ordonnance n° 48-35 du 2.4.1948 du Haut Commissaire français en Sarre.

prenant (80) :

- 2 fonctionnaires français (dont le Président) désignés par le Haut Commissaire français en Sarre
- 2 fonctionnaires sarrois désignés par le gouvernement sarrois
- 2 fonctionnaires français du ministère des travaux publics et des transports
- 1 représentant de la Régie des Mines de la Sarre
- 1 représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Sarre
- 2 représentants du personnel des chemins de fer sarrois.

La direction était assurée par un Directeur Général nommé par le Haut Commissaire français en Sarre (81) assisté de 5 fonctionnaires supérieurs français (82) faisant fonction de chefs des départements techniques.

Et le 23.2.1948 le Haut Commissaire de France en Sarre notifie officiellement à l'UIC (83) le détachement de SEB de la Reichsbahn et leur participation, comme réseau membre, à l'UIC et aux organismes RIC et RIV (84).

 (80) Saarländische Eisenbahnen - SEB - rapport annuel exercice 1948
 Annexe C - page 85.

(81) Le premier directeur général en fut M. Toubeau, ancien colonel commandant le MTCF en Sarre.

(82) en fait des fonctionnaires détachés de la SNCF.

(83) Union Internationale des Chemins de Fer avec siège à Paris.

(84) RIC - Règlement international pour l'utilisation des véhicules voyageurs
 RIV - Règlement international pour l'utilisation des wagons à marchandises.

Cette participation des chemins de fer sarrois - SEB - au concert des grands réseaux européens marquera, sur le plan ferroviaire, la consécration de l'entité sarroise.

Le 4.1.1951, en application des conventions franco-sarroises du 3.3.1950 (85) intervint une modification des statuts par création des *Chemins de fer de la Sarre* (Eisenbahnen des Saarlandes-EdS), entreprise dotée de la personnalité civile et de l'autonomie financière (86).

C'est également pour la Sarre l'autonomie en matière de transports.

A la différence des SEB placés sous l'autorité d'un *Conseil de surveillance*, les EdS vont être gérés par un *Conseil d'administration* (87), dont la composition, 6 membres français et 6 membres sarrois et la désignation reflètent bien la plus grande autonomie accordée à la Sarre après 1950 :

- le Président du Conseil d'administration, désigné par le gouvernement sarrois
- 1 représentant français, vice-président du C.A.
- 2 représentants du gouvernement sarrois
- 2 représentants désignés par le Haut Commissaire de France en Sarre
- 1 fonctionnaire français, désigné par le ministère des travaux publics et des transports

 (85) Convention entre la France et la Sarre relative à l'exploitation des chemins de fer de la Sarre du 3 mars 1950.

(86) SEB - Rapport annuel exercice 1950 - page 3.

(87) à noter en Allemagne fédérale la création au 1.1.1951 de la Deutsche Bundesbahn qui assure l'exploitation du réseau ferroviaire des 3 zones alliées.

- 1 représentant désigné par la SNCF
- 1 représentant de la Régie des Mines de la Sarre
- 1 représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Sarre
- 2 représentants du personnel des chemins de fer sarrois, EdS.

Quant au Directeur Général des EdS (88) il est à présent nommé par le gouvernement de la Sarre et les chefs de départements de la direction des EdS sont des fonctionnaires sarrois ; les fonctionnaires SNCF qui remplissaient ces fonctions au sein des SEB devenant conseillers techniques des dirigeants sarrois.

La dernière étape du processus de l'évolution juridique des chemins de fer sarrois se jouera le 1.1.1957 lors du rattachement politique de la Sarre à la R.F.A.

A cette date le réseau EdS devient propriété de la Deutsche Bundesbahn et sera constitué en une *Bundesbahndirektion Saarbrücken*, avec toutefois une comptabilité particulière (89) en raison du maintien de la Sarre dans la zone monétaire française.

Après le rattachement économique du 6.7.1959 la direction de Sarrebruck absorbera celle de Trèves pour constituer l'une des 16 directions régionales de la Deutsche Bundesbahn.

 (88) Monsieur WERNER, qui succède à M. TOUBEAU, retraité.

(89) en francs français.

Cette évolution du régime juridique des chemins de fer sarrois apparaît également à l'examen des bulletins annuels édités par l'Union Internationale des chemins de fer (90). Ainsi en 1946, 1947 et 1948 les réunions plénières de l'UIC ne font aucune mention des chemins de fer allemands (ni sarrois). Ce sont des officiers alliés, représentant les commandants en chef occidentaux, qui traitent des problèmes ferroviaires en Allemagne occupée.

Dans les bulletins de l'UIC de l'année 1949, alors que les chemins de fer allemands ne sont toujours pas évoqués, apparaissent, pour la première fois sous le titre - Territoire de la Sarre - des résultats statistiques des chemins de fer sarrois pour 1948 (91) :

- longueur du réseau	534,14 km
- recettes	5.868 millions francs
- dépenses	5.280 millions francs
- wagons chargés	61.875

mais sans aucune référence au régime juridique de ces chemins de fer sarrois.

Dans le même bulletin (page 165) il est précisé que les chemins de fer sarrois ont été admis au Bureau Central des Compensations (BCC) à Bruxelles après versement d'une quote part de 10.000 francs belges dans le fonds commun.

(90) UIC, Union internationale des chemins de fer, avec siège et secrétariat général à Paris, rassemble la quasi-totalité des réseaux de chemins de fer d'Europe, d'Afrique et d'Asie.

(91) Bulletin de l'UIC - année 1949 - page 47.

Les chemins de fer allemands sont mentionnés pour la première fois dans les bulletins de l'année 1950 rendant compte de la création de la Deutsche Bundesbahn et de son admission à l'Union internationale des chemins de fer à l'occasion de la réunion du comité de gérance de cet organisme à Paris le 29.11.1949 (92).

A cette même réunion il est en outre convenu de rediger à l'avenir les textes ferroviaires internationaux contenus dans les *fiches UIC* en langue française, anglaise et allemande.

A partir de 1951, les bulletins annuels de l'UIC rendent régulièrement compte des résultats statistiques et des faits saillants survenus dans l'exploitation des chemins de fer de la Sarre (93).

Le bulletin de l'UIC pour l'année 1956 signale encore (page 315) que 2 représentants des chemins de fer de la Sarre ont été désignés, en compagnie de représentants des chemins de fer néerlandais et italiens, par les réseaux membres pour la vérification des écritures de la comptabilité ferroviaire internationale pour les exercices 1955/1956.

 (92) Ibid - année 1950 - page 380.

(93) Ibid - année 1954 - page 162 rend ainsi compte :
Les chemins de fer en Sarre en 1953 - en raison du manque de crédits comme d'ailleurs en France à la SNCF, les travaux pour améliorer la rentabilité ont été pratiquement stoppés.
 Cette affirmation confirme la constatation faite antérieurement au sujet de la nette baisse générale de l'activité économique tant en France qu'en Sarre au cours de cette année 1953.

Puis, et aussi discrètement qu'ils y avaient fait leur apparition en 1949, les chemins de fer de la Sarre disparaissent à partir de 1958 des comptes-rendus annuels de l'Union internationale des chemins de fer.

2. LE PARC DE MATERIEL MOTEUR ET REMORQUE A DISPOSITION DES CHEMINS DE FER DE LA SARRE

A la reprise du trafic en 1945 les chemins de fer sarrois disposeront tout naturellement du parc de locomotives et de véhicules voyageurs (94) et marchandises laissés sur place par l'administration allemande. Ce matériel sera employé en banalité pour l'exécution des transports internes à la Sarre et pour le trafic avec les autres réseaux.

Toutefois, dès 1946, les autorités françaises d'occupation (95) prescriront un inventaire du matériel à laisser en propre à disposition des chemins de fer sarrois.

Et le 1.1.1948, à la constitution des SEB, le parc sera de 229 locomotives, 580 voitures voyageurs et 11.510 wagons à marchandises.

(94) à noter que le trafic voyageurs sera très réduit au début, du fait du défaut de voitures à voyageurs et aussi des faibles besoins de transport de personnes.

Ainsi la 2e classe de voyageurs ne sera introduite à nouveau qu'à 12.7.1948.

Source : SEB - Rapport annuel exercice 1948 - page 8.

(95) Ordonnance n° 116 du 22.12.1946 du Commandant en Chef français en Allemagne.

L'évolution de ce parc sera d'ailleurs la suivante (96)

Année	Locomotives	Voitures à voyageurs	wagons à marchandises
1948	229	580	10.510
1949	208	589	11.410
1950	247	667	10.895
1951	237	704	10.447
1952	225	722	10.323
1953	222	744	9.229
1954	219	764	8.627
1955	200	734	8.509
1956	195	726	8.480
1957	202	758	8.539

Compte tenu de l'importance du trafic marchandises, l'effort portera surtout sur le parc de wagons ; à la création des SEB le parc de wagons SAAR, constitué de wagons allemands démarqués, comprendra 7.950 wagons tombereaux, 1.300 wagons couverts et 1.250 wagons plats (97).

Ce parc sera toutefois insuffisant, car la SNCF devra fournir pour faire face au trafic, 500 wagons tombereaux en location annuelle et, de plus, cèdera aux chemins de fer sarrois, à partir de 1948, 368 wagons couverts, 817 tombereaux et 189 wagons plats de construction allemande (98)

(96) Statistisches Handbuch für das Saarland - rapports annuels.

(97) SEB - rapport annuel 1948 - page 4.

(98) Cette cession de wagons ex-DR est présentée comme une mesure destinée à constituer un parc "SAAR" homogène et à faciliter les opérations d'entretien.

Il s'agissait en fait de wagons allemands, prises de guerre françaises en 1945, et dont l'entretien commençait à poser à la SNCF des problèmes à partir de 1948.

Source : SEB - Rapport annuel exercice 1948 - page 31.

Néanmoins le parc des chemins de fer sarrois demeurera encore insuffisant, preuve en est l'aide que doit fournir la SNCF par des assistances de wagons *au voyage*

1947	:	17.701	chargements	sur	wagons	SNCF
1948	:	10.372	"	"	"	"

soit plus du tiers des chargements effectués en Sarre. Cette aide baissera progressivement, l'appel aux wagons SNCF continuant à diminuer (99) :

1949	:	21 %	des voyages effectués	en	wagons	SNCF
1951	:	15 %	"	"	"	"
1952	:	9,5 %	"	"	"	"

Une amélioration sensible ne se dessinera qu'à partir de 1953 où les chemins de fer de la Sarre vont pouvoir utiliser les possibilités du parc *EUROP*, organisation à laquelle ils ont adhéré le 15.3.1953 avec un apport de 4.100 wagons leur appartenant (100) et aussi suite à l'introduction de wagons appartenant à des particuliers et pour l'utilisation desquels les tarifs SNCF appliqués en Sarre contiennent une incitation tarifaire non négligeable (101).

(99) SEB - Rapports annuels.

(100) La convention EUROP conclue le 1er mai 1951 à Berne entre 10 réseaux ferroviaires d'Europe occidentale prévoit l'utilisation en commun d'une partie du parc des wagons à marchandises en banalisation complète sur l'ensemble des lignes des réseaux signataires.

(101) SNCF - Tarif n° 104 - Transports en wagons de particuliers accorde des réductions sur prix de transport d'une moyenne de 15 % pour les envois chargés en wagons appartenant à des particuliers.

3. LES PROBLEMES TARIFAIRES ET FINANCIERS DES CHEMINS DE FER SARROIS ET LEUR INFLUENCE SUR LES ECHANGES AVEC LA FRANCE

Compte tenu de l'importance que revêtent dans les prix de revient les frais de transport, en particulier pour les produits pondéreux de faible valeur marchande, les pouvoirs publics ont toujours tenu à influencer le niveau des tarifs ferroviaires.

Avec l'union économique franco-sarroise sont introduits progressivement en Sarre à partir du 15.4.1948 les tarifs SNCF ; il en découle l'application pour l'économie sarroise de l'ensemble de l'appareil tarifaire français et en particulier, pour les envois échangés avec la France, la taxation de bout en bout sur la distance totale parcourue sans rupture de taxe à la frontière.

Cette mesure pouvant être considérée comme une conséquence logique de l'intégration économique, il n'en demeure pas moins qu'elle apportera un avantage non négligeable à l'ensemble de l'économie sarroise dans la mesure où, d'une part, l'essentiel de ses échanges est orienté vers la France et que, d'autre part, le niveau des tarifs ferroviaires français est inférieur à celui pratiqué en Allemagne, en particulier en ce qui concerne les transports de masses (102) et les envois remis ou livrés sur les voies d'un embranchement particulier (103).

(102) Les tarifs SNCF accordent une réduction pour transports massifs pouvant aller jusqu'à 25 % et une prime de 8 % pour la régularité dans la remise des trains à l'expédition.

SNCF - Tarif n° 103 - Transports par trains complets.

(103) Pour les envois livrés sur embranchements particuliers reliés à la voie ferrée les tarifs SNCF prévoient une ristourne par tonne reçue et expédiée alors que, au contraire, les tarifs allemands imposent une taxe de raccordement.

Au 1.8.1949 cette ristourne est de 28 F à la tonne livrée ou expédiée sur les voies d'un embranchement particulier.

SNCF : Tarif n° 102 - Trafic sur embranchement particulier.

Nous verrons d'ailleurs ultérieurement ce que coûtera à l'économie sarroise l'application des tarifs ferroviaires allemands après le rattachement du 6.7.1959.

Et dans ce cadre de la tarification générale SNCF applicable pour les échanges franco-sarrois (104) vont s'ajouter, au fil des ans, des mesures tarifaires particulières prises dans le cadre de la concurrence avec la voie fluviale d'une part, avec les voies ferrées allemandes d'autre part.

Parmi les principales mesures tarifaires promulguées, citons :

- 26. 3.1950 : attribution du tarif préférentiel *ports de mer* aux envois échangés entre la Sarre et l'Allemagne par un point frontière terrestre franco-allemand (105)

(104) alors que pour le trafic de Sarre vers l'Allemagne il sera fait application d'une taxation scindée Sarre + Allemagne qui aura pour effet de faire perdre aux houillères sarroises nombre de débouchés en Allemagne du Sud, il convient de remarquer que la tarification SNCF ne défavorisera pas les houillères sarroises vis-à-vis des HBL dans leur conquête des marchés français ainsi qu'en témoignent les prix de transport suivants pour 1 T de charbon en 1951 :

- Reden à Limoges 790 km : 2.173 FF

- Béning à Limoges 752 km : 2.119 FF

Source : BOSCH (W.) Saargutachten - page 47.

(105) Il s'agit là d'une mesure tarifaire typique pour attirer vers les voies ferrées françaises via Sarreguemines et l'Alsace le trafic échangé entre la Sarre et l'Allemagne du Sud.

A titre d'exemple les prix comparés pour le transport de 1 tonne de produits sidérurgiques de Voelklingen à Stuttgart :

- itinéraire direct via lignes sarroises et allemandes :

253 km = 32,00 DM

- itinéraire Sarre - SNCF - Allemagne via Sarreguemines et

Lauterbourg 264 km = 26,90 DM

Source : IHK des Saarlandes - rapport annuel exercice 1958 - p.82

- 30.11.1952 : création d'une tarification spéciale accordant une réduction de 20 % aux combustibles sarrois expédiés vers Strasbourg Port du Rhin pour transbordement sur voie fluviale (106)
- 1. 2.1953 : même mesure pour les combustibles sarrois destinés à l'exportation via les ports du Havre et de Rouen.
- 1. 7.1956 : tarification spéciale de la Sarre vers Strasbourg-Port du Rhin pour les marchandises destinées à l'exportation via les ports belges.

Aussi n'est-il pas surprenant qu'au cours de cette période 1948 - 1959 furent enregistrées peu de récriminations concernant la politique tarifaire des chemins de fer sarrois et ceci confirme également la constatation qui sera faite ultérieurement du peu d'empressement manifesté par les milieux industriels sarrois de voir abrégier la période transitoire au rattachement économique.

Certes quelques critiques se firent entendre de part et d'autre mais elles se limitaient à des cas particuliers tels que la *Saargebühr*.

Sous ce titre les chemins de fer sarrois prescrivirent la perception, à partir du 1.9.1949, d'une taxe de 50 FF par tonne pour toute marchandise expédiée, reçue ou en transit via Apach - Nennig ; comme sur cette courte section de ligne il n'existe aucune implantation industrielle

(106) SNCF - Tarif n° 7 - Combustibles minéraux - chapitre 105.

cette taxe visait manifestement l'important courant de transit de coques de la Ruhr vers la France et pour l'acheminement duquel les chemins de fer sarrois percevaient une part de taxe très réduite compte tenu de la faible distance d'emprunt du territoire sarrois (8 km) (107).

Cette taxation fut jugée discriminatoire par la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Moselle (108) car elle frappait essentiellement les transports de coke de la Ruhr vers la sidérurgie lorraine.

L'application progressive du traité instituant la CECA va également inciter les pays membres à mettre en application des tarifs directs dits tarifs CECA, afin de promouvoir les échanges à l'intérieur de la communauté (109).

(107) Cette taxe sera supprimée le 1.5.1954, sa perception étant contraire à l'esprit des tarifs directs CECA.

Source : EdS - rapport annuel exercice 1954 - page 6.

(108) CCI de la Moselle - Compte-rendu des travaux - année 1949 - page 36

(109) En l'absence de tarif international, le prix de transport résulte de l'addition des tarifs intérieurs de chaque pays intéressé. Or les tarifs ferroviaires sont dégressifs avec l'augmentation de la distance de taxation, ceci pour tenir compte des frais inhérents aux opérations initiales et terminales de transport.

De par l'addition des différents tarifs nationaux, la taxe totale de transport se trouvait ainsi péjorée du fait de la mise en compte par chaque réseau de ses charges initiales.

Dans le souci de supprimer toute discrimination entre les expéditeurs de la communauté lors du franchissement des frontières intra-communautaires, les gouvernements signataires du traité de la CECA ont imposé aux réseaux de chemin de fer de mettre en vigueur des tarifs directs applicables de bout en bout ; dans ces tarifs les frais terminaux ne sont imputés qu'à chaque extrémité du transport (et annulés lorsqu'il s'agit de transit) et la taxe est établie en fonction d'un coefficient de dégressivité correspondant à la distance totale parcourue.

Pour situer l'impact de cette mesure il convient de préciser que l'Autriche et la Suisse, états non membres de la communauté, ont demandé de participer à ces tarifs directs CECA ceci pour sauvegarder leurs intérêts propres eu égard à l'important trafic de transit avec l'Italie.

Dates de mise en oeuvre :

- 1.5.1955 tarifs de transport CECA pour les combustibles, minerais et ferrailles
- 1.5.1956 tarifs CECA pour produits sidérurgiques.

L'application en 1955 des tarifs directs pour les marchandises relevant du traité de la CECA allait apporter un certain avantage tarifaire pour les échanges entre la Sarre et l'Allemagne qui, depuis 1948, relevaient de la taxation scindée Sarre + Allemagne (110).

Dans l'ensemble les tarifs CECA vont surtout être très bénéfiques à l'industrie sarroise, dont 40 % de la production est constitué de produits CECA, car ils vont apporter dès 1955 une économie de 2.286 millions francs, soit 19 % des frais de transport (111) et la 2ème étape des tarifs CECA, en 1956, donnera un nouvel avantage de 875 millions francs par an (112).

Aussi le *bilan financier des chemins de fer sarrois* va-t-il porter la marque de cette politique tarifaire qui, avec l'introduction des tarifs français, va privilégier l'industrie sarroise et surtout ses débouchés vers la France, au travers de tarifs ferroviaires favorisant les transports de masse.

L'annexe n° 31 rend compte du bilan financier des chemins de fer de la Sarre durant les années de l'union économique avec la France ; alors que le premier exercice, 1948,

 (110) à titre d'exemple, taxe de transport pour 1 tonne de charbon de Reden à Munich
 - avant 1955, tarification scindée: 2.742 F/tonne
 - au 1.5.1955, tarif CECA 2.199 F/tonne soit - 543 F à la tonne
 Source : IHK des Saarlandes - rapport exercice 1955 - page 74.

(111) cette réduction des frais de transport dont va profiter l'économie sarroise va se traduire par une perte de recettes des chemins de fer sarrois de l'ordre de 7 % ceci malgré une augmentation du trafic de 12 %.
 Source : EdS - rapport annuel exercice 1955 - page 15.

(112) EdS - rapport annuel exercice 1956 - page 17.

est encore positif avec un excédent de recettes de 588 millions de francs le coefficient d'exploitation $\frac{\text{dépenses}}{\text{recettes}}$ s'est établi par la suite constamment en déficit ceci malgré les mesures de rationalisation mises en oeuvre (113) et bien que le niveau du trafic marchandises ait enregistré une spectaculaire progression.

Ce tableau de l'annexe 31 montre également la part importante des recettes issues du trafic marchandises par rapport aux recettes totales, et si les recettes marchandises ont, apparemment, accompagné l'expansion du trafic

1948	19 millions/tonnes	5.012 millions francs
1958	38 millions/tonnes	10.625 millions francs

il n'en est, en fait, rien, car la dépréciation de la monnaie durant la période correspondante (114)

1949	:	indice des prix de détail	:	base 100
1958	:	"	:	" 166,4

est telle, que dans la pratique, les chemins de fer de la Sarre ont subi une perte de recettes considérable.

L'évolution du bilan des chemins de fer sarrois au cours de la période de l'union économique met ainsi en évidence, dans un domaine bien particulier, les buts de la politique française en Sarre : relancer l'économie sarroise au plus vite et orienter les échanges vers la France.

 (113) au 1.1.1948 les chemins de fer sarrois comptaient 16.000 employés ;
 au 1.1.1954 ce chiffre s'était abaissé à 13.630.
 SEB/EdS - rapports annuels.

(114) Saarländische Wirtschaftszahlen.

Compte tenu de l'importance du facteur *frais de transport* dans les prix de revient (il intervient doublement, une première fois lors du transport des matières premières, charbon et minerai en particulier, une seconde fois à l'occasion de l'expédition des produits finis) l'impact politique du niveau tarifaire est évident.

Les chemins de fer sarrois ont d'ailleurs constamment déploré cet état de fait (115) et demandé une revalorisation des tarifs marchandises.

Toutefois la voie des tarifs ferroviaires de bas niveau s'inscrivait certainement mieux dans la ligne politique pratiquée par la France en Sarre, ce d'autant que le déficit des chemins de fer était couvert par le budget général de la Sarre (116).

(115) *die Eisenbahntarife sind Instrumente des Wirtschaftspolitik geworden.*

EdS - rapport annuel - exercice 1954 - page 5.

(116) Le budget de la Sarre fait état des subventions suivantes aux chemins de fer :

1948	:	néant	
1949	:	99 millions	francs
1950	:	399	" "
1951	:	906	" "

Source : Der Staatshaushalt des Saarlandes - ordentlicher Haushalt
des années correspondantes.

III. LES AUTRES MOYENS DE TRANSPORT : UN ROLE MODESTE

1. TRANSPORTS ROUTIERS

Dans les premières années de l'union économique le trafic routier entre la France et la Sarre se trouvait limité par des obstacles matériels et juridiques. Matériels d'abord en raison de la faiblesse du parc routier (117), juridiques ensuite car pour les échanges franco-sarrois, considérés comme trafic à grande distance, seuls étaient autorisés les transports par véhicules immatriculés en France.

Ce n'est qu'à partir de 1950, en application des nouvelles conventions franco-sarroises que les entreprises routières sarroises furent autorisées, en parité avec les entreprises françaises à participer aux échanges avec la France (118).

Aussi le trafic routier entre la Sarre et ses voisins, France et Allemagne, demeure faible.

A défaut de statistiques précises sur le trafic routier à grande distance il est nécessaire de se limiter à des estimations émanant des milieux économiques ; un tel sondage effectué en 1950 auprès des entreprises sarroises

 (117) ce n'est qu'en 1949 que purent être supprimés en Sarre les tickets et le contingentement des pneumatiques.

IHK des Saarlandes - rapport annuel exercice 1949 - page 23

(118) pour l'exercice 1950 il avait été attribué aux entreprises routières sarroises un contingent *grande distance* pour les transports avec France et fixé à 86.000 tonnes pour l'année (import + export).

Source : *IHK des Saarlandes* - rapport annuel exercice 1950 -

avait fait ressortir, pour l'année, des arrivages de 44.000 T pour des expéditions d'un total de 40.000 T (119). Un même sondage effectué au cours du mois de Juin 1954 à la frontière germano-sarroise avait permis d'enregistrer le passage de 3.487 camions à l'entrée en Sarre et 2.441 à la sortie vers l'Allemagne (120). C'est dire la part modeste du transport routier dans le volume des échanges face à ses deux concurrents que sont la voie d'eau et le chemin de fer.

2. LA NAVIGATION FLUVIALE

L'une des constantes de l'analyse des transports par voie d'eau en Sarre demeure la relative modestie des tonnages transportés ; elle s'explique par le fait d'une voie de faible capacité (chalands de 300 T) dont le seul exutoire est le marché français qu'il est possible d'atteindre par le canal des houillères et le canal de la Marne au Rhin.

Le graphique de la figure n° 24 rend compte du trafic international des marchandises sur la Sarre canalisée ; d'entrée il apparaît que le volume total des marchandises échangées par la voie d'eau entre la France et la Sarre ne dépassera jamais, sauf en 1953 (121) un total de 1 million de tonnes.

 (119) H. FRITZ - Op. cit. page 131

(120) *Industrie und Handelskammer der Pfalz*
Verbesserung der Verkehrswege zwischen dem Saargebiet und
Süddeutschland - page 29.

(121) L'année 1953 avait été marquée en France par une longue grève des chemins de fer durant les mois d'été ; il en résulta un report partiel de transports sur la voie d'eau.

. Trafic AMONT (exportation de Sarre vers France)

Le total transporté annuellement est de l'ordre de 200 à 300.000 tonnes, tonnages dont la grande majorité est constituée par des combustibles sarrois exportés ; la parfaite synchronisation des deux courbes, tonnage total et tonnages de combustibles de la figure n° 24 fait ressortir la part prépondérante du charbon, le complément étant constitué par des produits sidérurgiques expédiés vers la France.

. Trafic AVAL (importations françaises en Sarre)

Le niveau du trafic est plus élevé qu'à l'amont, de 400 à 500.000 tonnes annuelles ; une part non négligeable de ces tonnages - jusqu'en 1949 ils représentaient près de la moitié - est constituée de minerais de fer en provenance des mines du bassin de Nancy à destination des usines sidérurgiques sarroises, les autres envois relevant de la dénomination générique *sables et graviers, matériaux de construction* provenant en particulier des gravières rhénanes.

Le premier handicap de la navigation fluviale en Sarre est donc d'ordre technique et ceci bien que des travaux d'aménagement de la Sarre canalisée entre Sarrebruck - Sarreguemines et au-delà vers Strasbourg aient permis, à partir de 1952, d'admettre des chalands de charge 340 tonnes sur le canal des Houillères (122).

(122) *IHK des Saarlandes* - rapport annuel exercice 1952 - page 54.

Aussi les milieux industriels (et politiques) sarrois ont-ils toujours déploré ce sous-équipement en matière de transport par voie d'eau (123) et réclamé avec insistance le désenclavement du bassin sarrois vers le Rhin par la construction d'un canal à grand gabarit, Saarpfalzkanal, de Sarrebruck à Ludwigshafen.

Il n'est pas étonnant que dans ces conditions la canalisation de la Moselle entre Thionville et Coblenze ait été considérée par les milieux sarrois comme un privilège exclusif accordé à l'industrie lorraine (124) ; pour apaiser les craintes que pouvait faire naître pour l'économie sarroise la concurrence de la Moselle canalisée inaugurée le 26.5.1964 et l'absence de liaison navigable entre Sarre et Rhin, le gouvernement fédéral allemand dut se résoudre à faire appliquer à partir du 8.5.1964 des tarifs réduits ferroviaires *Als ob Tarife*, garantissant des prix de transport réduits entre la Sarre et l'Allemagne *comme si* il existait une voie navigable.

Le second handicap de la voie d'eau, handicap qu'elle partage d'ailleurs avec les transports routiers, sera d'ordre administratif ; dans les premières années d'après-guerre le trafic franco-sarrois sera limité aux seuls transports assurés par des bateaux français, l'Office de la Navigation n'autorisant en France que la circulation de bateaux battant pavillon français (125). Il faudra attendre l'année

 (123) *Die Saarschiffahrt verliert von Jahr zu Jahr an Bedeutung*
Saarländische Wirtschaftszahlen - année 1952 - page 206.

(124) *Die Kanalisierung der Mosel stellt eine einseitige Begünstigung des Lothringischen Industriegebietes dar*
 K.H. KLEIN : Op. cit. page 93

(125) Universität Hamburg - *das Saarland* - page 34.

1950, et la normalisation des relations franco-sarroises suite aux conventions du 3 mars 1950, pour voir les bateaux sarrois autorisés à circuler sur le réseau français (126).

Le troisième handicap de la voie d'eau sera d'ordre tarifaire ; en effet les transports fluviaux sont assurés en général par des artisans bateliers qui se trouveront confrontés à la lutte tarifaire acharnée que vont se livrer les réseaux de chemins de fer pour attirer le trafic sur les lignes françaises :

- a) D'abord *la concurrence traditionnelle fer/eau* pour les transports entre la France et la Sarre : l'application, à partir de 1948, des tarifs ferroviaires français en Sarre apportera un net avantage à l'industrie sarroise du fait de la suppression de la taxation scindée et du bas niveau des tarifs SNCF.

Ainsi, en 1954, les prix de transport comparés pour 1 tonne de houille au départ de Sarrebruck s'établissaient comme suit (127) :

	<u>par eau</u>	<u>par fer</u>
vers Nancy	956 F	934 F
vers Strasbourg	1.000 F	784 F
vers Paris	2.350 F	2.062 F

soit un avantage à la voie ferrée, en particulier pour les transports à grande distance qui sont les plus rémunérateurs.

 (126) à partir de 1950 les bateaux sarrois seront traités paritairement à la Bourse de la Navigation à Strasbourg et à Nancy.

(127) Centre National du Commerce extérieur : Mémento commercial SARRE
 page 25.

b) Puis les échanges avec les ports rhénans et l'Allemagne du Sud

Il existait toujours un important courant d'échanges entre la Sarre d'une part, les ports rhénans, Bâle et la Suisse d'autre part. Pour ces envois, diverses possibilités d'acheminement existent au départ de la Sarre :

- une voie exclusivement allemande avec transport fer de bout en bout ou acheminement mixte fer/eau avec transbordement dans un port fluvial allemand Ludwigshafen, Mannheim ou Karlsruhe.
- une voie française via Sarreguemines et Strasbourg avec soit transport ferroviaire de bout en bout vers l'Allemagne du Sud via Kehl, l'Alsace et la Suisse via Bâle, ou encore un acheminement mixte par lignes SNCF jusque Strasbourg et transbordement au Port-du-Rhin à Strasbourg.

Ces différentes voies concurrentielles se livrèrent une lutte acharnée à coup de réductions tarifaires pour attirer un trafic non négligeable (128).

Mais outre cette vocation traditionnelle de transit vers la Suisse et l'Allemagne du Sud, les autorités françaises recherchèrent tous les moyens propres à drainer d'autres trafics vers Strasbourg ; à cet effet Strasbourg-Port du Rhin obtint d'être traité comme port de mer pour les marchandises chargées sur chalands rhénans et destinés

 (128) A titre d'exemple en Octobre 1952, pour les seuls combustibles, il a été acheminé par les voies françaises 28 trains pour Strasbourg-Port-du-Rhin, soit 7 pour l'Allemagne du Sud via Kehl, 21 pour la Suisse.

Source : SNCF - Programme des trains complets - exercice 1952.

à l'exportation (129).

Ainsi le 26.3.1950 une mesure tarifaire (130) accorde aux points frontière franco-allemands (en fait est visé Strasbourg/Kehl) le bénéfice des tarifs préférentiels *ports de mer* pour les produits sidérurgiques alors que ces prix sont refusés aux points frontière germano-sarrois ceci dans le but de favoriser l'acheminement par voies françaises de Sarrebruck à Strasbourg via Sarreguemines.

De même le 10.6.1950 il est accordé le tarif réduit *ports de mer* pour les combustibles expédiés de Sarre sur Strasbourg-Port du Rhin ; cette mesure tarifaire fera baisser le prix de transport à la tonne de 616 à 520 francs (131).

Toutes ces mesures tarifaires ne resteront pas sans influence sur l'orientation et les modes d'acheminement des différents courants de trafic ; à titre d'exemple nous citerons les produits sidérurgiques sarrois vendus en Belgique ou destinés à l'exportation via les ports belges : pour l'exercice 1953 ces ventes qui atteignirent au total 434.000 tonnes furent acheminées par les voies suivantes (132) :

 (129) de tous temps, pour favoriser l'exportation, il est accordé des tarifs préférentiels pour les parcours d'approche terrestres vers les ports maritimes.

(130) SNCF - Tarif n° 14 (produits sidérurgiques) chapitre 101.

(131) SNCF - Tarif n° 7 (combustibles) chapitre 103.

(132) *IHK des Saarlandes* - rapport annuel exercice 1953 - page 55.

- 60.000 tonnes en trafic ferroviaire direct de Sarre en Belgique via l'Allemagne,
- 14.000 tonnes en trafic scindé, fer/eau, mais par voies exclusivement allemandes via Kaiserslautern et port de Ludwigshafen,
- enfin 360.000 tonnes en trafic scindé, fer/eau, mais par voies mixtes franco-allemandes, SNCF de Sarreguemines à Strasbourg-Port-du-Rhin, puis embarquement sur chalands rhénans (133).

Bien entendu cette lutte tarifaire pour obtenir du frêt sur les voies françaises, fussent-elles ferroviaires ou fluviales, fut vivement critiquée par les milieux économiques du Palatinat (134).

- c) Enfin la création, à partir du 1er Mai 1955, des *tarifs ferroviaires directs pour les produits relevant du traité de la CECA* va encore augmenter les conditions de concurrence auxquelles est soumise la navigation fluviale. En effet l'application au 1.5.1955 des tarifs CECA à taxation directe, puis au 1.5.1957 d'une 2ème étape avec une baisse des frais terminaux de 50 %, va amener une réduction totale de 1/6e des frais de transport ferroviaires.

Il en découlera que pour les produits sarrois destinés à l'export vers l'Allemagne, notamment la houille

 (133) en majorité chalands battant pavillon français.

(134) Verbesserung der Verkehrswege zwischen dem Saargebiet und Süddeutschland
 Industrie und Handelskammer der Pfalz - Ludwigshafen 1955 - page 5
die Umfahrung der Pfalz : dadurch, dass die SNCF den Hafen Strasbourg wie ein Seehafen tarifarisch behandelt, wird der Verkehr künstlich umgeleitet.

et les produits sidérurgiques, la voie ferrée directe sera à nouveau concurrentielle par rapport à la voie d'eau via la Sarre et Strasbourg-Port-du-Rhin ; ces mesures que favorisera encore la baisse de l'activité des houillères sarroises auront pour effet une chute continue du trafic fluvial à l'exportation de Sarre vers la France.

Aux entrées en Sarre en provenance de France l'on note à partir de 1955 une chute de plus des 2/3 du niveau des minerais transportés par la voie fluviale, conséquence de l'introduction des nouveaux tarifs ferroviaires directs pour les produits relevant du traité de la CECA et qui portera au bénéfice exclusif de la voie ferrée le développement constant des approvisionnements des usines sarroises en minerai provenant de France (135) :

1954	:	7.077.314 tonnes
1955	:	8.062.822
1956	:	7.789.025
1957	:	8.485.437
1958	:	9.094.364

Toutes ces pressions ne seront pas sans influence sur le parc des bateaux sarrois ; alors qu'en 1945 à la reprise de la navigation les entreprises sarroises disposaient de 282 bateaux (136) ce nombre était descendu à 180 en 1955 (137).

 (135) Bahnstatistik der Saarländischen Eisenbahnen

(136) H. REICHEL - Op. cit. page 265.

(137) IHK des Saarlandes - rapport annuel exercice 1955 - page 81.

Cette évolution illustre bien le rôle limité de la navigation fluviale dans les échanges économiques entre la France et la Sarre.

DEUXIÈME PARTIE

LES RELATIONS ECONOMIQUES ENTRE LA FRANCE ET LA SARRE
DE 1948 À 1959

Le cadre constitutionnel et réglementaire de l'union économique franco-sarroise ainsi défini, la Sarre allait vivre du 1.4.1948 au 5.7.1959 en symbiose économique avec la France et les pays de l'Union française, ensemble dénommé de façon plus large, mais aussi plus approprié, de *zone franc* ; et les pages qui suivent vont être consacrées à l'examen des échanges entre les deux partenaires.

L'abolition des frontières douanières entre la France et la Sarre, l'unité de la monnaie et l'interpénétration économique réciproque vont en effet donner aux échanges franco-sarrois une toute autre orientation et un essor étonnant.

Et nous allons assister à ce processus de modification dont le gouverneur français, Gilbert GRANDVAL, avait dit :

L'opération qui consiste à faire pivoter de 180 degrés un complexe économique extrêmement puissant, servi par une population d'à peu près un million d'âmes n'est point, dans les conditions difficiles de vie de l'après-guerre, une opération facile.

CHAPITRE IV

L'ESSOR DE LA SARRE À L'INTÉRIEUR DE LA SPHÈRE ÉCONOMIQUE FRANÇAISE

C'est un territoire à peine rétabli des dommages causés par la deuxième guerre mondiale que la France reçut en son sein, en partie à titre de dédommagement des réparations allemandes.

Le rattachement, opéré en 1948, à la sphère économique française, va relancer la production et il est intéressant de comparer l'évolution respective des activités de base en France et en Allemagne, en Lorraine et en Sarre pour tenter de mieux appréhender la situation sarroise dans ces années encore dominées par les problèmes de reconstruction.

I - L'ADAPTATION DE L'ECONOMIE SARROISE A LA POLITIQUE INDUSTRIELLE FRANCAISE

1. LA PRODUCTION CHARBONNIERE

L'analyse de la production charbonnière, -ce charbon alors élément moteur d'une économie à la recherche de moyens énergétiques et il faut bien l'avouer élément déterminant de la politique française à l'égard de la Sarre - et de l'évolution de cette production livre d'intéressantes constatations sur l'activité générale de l'économie en Sarre.

- La production charbonnière (millions de tonnes) dans les différents bassins

<u>Exercice</u>	<u>France</u>	<u>Allemagne</u>	<u>Sarre</u>	<u>Lorraine</u>
1938	44,6	136,9	14,3	6,7
1945	35,0	35,4	3,4	2,2
1946	47,1	53,9	7,9	6,0
1947	45,2	71,1	10,5	7,4
1948	43,2	87,0	12,5	8,2
1949	51,2	103,2	14,2	9,7
1950	50,8	110,7	15,0	10,3

Il apparaît (1) qu'en France la production, malgré une *cassure* en 1945, retrouve dès 1946 le niveau d'avant-guerre, puis stagne en 1947 et 1948 par suite des mouvements sociaux pour atteindre un nouveau palier en 1949/1950. En Lorraine, le développement est plus soutenu encore puisque dès 1946 est atteint le niveau d'avant-guerre, la progression continue de façon constante grâce à une politique volontariste d'investissements dans ce bassin. Nous aurons l'occasion de revenir ultérieurement sur cette politique d'investissements, grâce en particulier aux crédits du plan Marshall, crédits dont le mode de répartition sera souvent mis en cause par les milieux économiques sarrois.

En Allemagne la reprise est plus laborieuse et le pays peine pour retrouver le niveau d'avant-guerre.

En Sarre par contre les effets de la politique française se font sentir, la production retrouvant dès 1949 son niveau d'avant-guerre.

(1) Voir également figure n° 1 - production des houillères de la Sarre
n° 2 - évolution comparée des bassins sarrois et lorrain.

2. LES AUTRES INDUSTRIES

. La sidérurgie

L'industrie sidérurgique livre également d'intéressantes constatations, et ce par suite d'une évolution différente de celle de la production charbonnière.

Production d'acier (en milliers de tonnes) (2)

<u>Exercice</u>	<u>France</u>	<u>Allemagne</u>	<u>Sarre</u>	<u>Lorraine</u>
1938	6.137	16.893	2.573	2.008
1945	1.661	-	8	265
1946	4.408	2.556	288	1.196
1947	5.733	3.060	708	1.800
1948	7.236	5.556	1.216	2.395
1949	9.111	9.025	1.742	3.059
1950	8.652	12.122	1.880	3.062

En France (et en Lorraine) la production d'acier retrouve dès 1947/1948 son niveau d'avant-guerre, pour progresser encore, avec même une accélération de cette progression dans la sidérurgie lorraine où un important programme de modernisation et d'extension des installations a été mis en oeuvre.

En Allemagne, par contre, et à la différence du charbon dont la production est forcée dans le cadre des réparations, le démarrage de la sidérurgie est plus lent.

 (2) Voir également figure n° 3 : évolution comparée de la production d'acier en France, en Allemagne, en Lorraine et en Sarre.

L'acier en effet, synonyme de cette puissance industrielle et militaire allemande que les vainqueurs veulent juguler à tout prix, n'atteint en 1950 encore qu'à peine les 2/3 du niveau d'avant-guerre.

La même constatation peut être faite pour la sidérurgie sarroise où, néanmoins, une fois les incertitudes politiques levées après le rattachement économique à la France (3), la production d'acier connaît un net développement. Cette progression est d'ailleurs confirmée par la remise à feu des hauts fourneaux sarrois dont les 26 unités, toutes éteintes en 1945 redémarrent progressivement (4).

La figure n° 2, qui rend compte de l'évolution comparée des bassins sarrois et lorrain met en relief la progression spectaculaire du bassin lorrain face à son voisin sarrois et jette un doute sur cette complémentarité entre les deux régions, complémentarité tant prônée par certains milieux ; la figure n° 3 étend cette comparaison aux productions d'acier en Allemagne et en France.

Bien qu'assurant plus de la moitié de l'activité sarroise, les industries charbonnière et sidérurgique ne doivent cependant pas faire oublier les autres secteurs de l'économie.

 (3) Statistisches Amt des Saarlandes - *Jahresbericht 1950* - page 13

Das Neunkirchner Eisenwerk konnte durch den wirtschaftlichen Anschluss der Saar an Frankreich vor der Demontage bewahrt bleiben.

(4) 4 unités remises à feu en 1946, 9 en 1947, 15 en 1948, 21 en 1950.

. Production d'énergie

Comme les autres activités, les industries de l'énergie durent attendre les années 1948/1949 pour retrouver les niveaux de production d'avant-guerre.

Cette constatation ne surprend pas, la production d'énergie étant liée directement à celle des charbonnages pour ce qui concerne l'électricité fournie par les centrales thermiques, et à la sidérurgie pour ce qui concerne la part de gaz fournie par les cokeries. La progression de cette branche d'activité fut la suivante (5) :

Exercice	ELECTRICITE (millions kwh)		GAZ (millions m3)	
	Total	dont origine thermique	Total	dont gaz de cokeries
1938	1.333			
1946	550		356	115
1947	1.136	935	756	479
1948	1.257	979	1.168	813
1949	1.623	1.214	1.345	1.016
1950	1.636		1.320	

(5) Voir également figure-annexe n° 4.

II - LA CRISE ENTRE L'EST ET L'OUEST, FACTEUR DE DEVELOPPEMENT DES ECONOMIES DU MONDE OCCIDENTAL

1. LES GRANDES DECISIONS POLITIQUES DE L'ANNEE 1949 ET LEURS CONSEQUENCES

Dans le contexte politique général de ces années cinquante, dominées par la crise est-ouest, l'idée de l'unité de l'Europe apparaît avec force ; l'une des premières réalisations en sera la création du Conseil de l'Europe le 5.5.1949 à Londres.

L'année 1949 sera d'ailleurs marquée par de nombreuses décisions de grande portée politique :

- 4 avril 1949 - création de l'OTAN
- 5 mai 1949 - création du Conseil de l'Europe
- 23 mai 1949 - la République Fédérale allemande voit le jour
- 7 octobre 1949 - la République Démocratique allemande est créée
- 31 octobre 1949 - demande d'admission de la Sarre au Conseil de l'Europe.

A Bonn le premier gouvernement fédéral est constitué par K. Adenauer le 20.9.1949.

Le gouvernement français, où Robert Schuman assure depuis le 29 juillet 1948 la succession de Georges Bidault aux affaires étrangères, ne pouvait pas ne pas tenir compte de l'évolution du contexte international dans l'appréciation de la situation sarroise.

Aussi la politique à mener à l'égard de la Sarre

trouvera-t-elle une nouvelle expression dans les conventions franco-sarroises du 3 mars 1950 comprenant, entre autres :

- une convention générale disposant que la Sarre est autonome en matière législative, administrative et juridictionnelle, le représentant français en Sarre étant chargé de l'application de la législation monétaire et douanière française (6).
- une convention relative à l'application de l'union économique de la France et de la Sarre stipulant en particulier qu'il n'est établi aucune discrimination entre les produits des économies sarroise et française (7).
- une convention relative à l'exploitation des Mines de la Sarre accordant le droit de propriété des mines à la Sarre mais confiant à l'état français la responsabilité de l'exploitation des gisements.
En son article 4 cette convention stipule que *la régie des mines de la Sarre peut donner à bail tout terrain ou installation mis à sa disposition.*
- une convention relative à l'exploitation des chemins de fer de la Sarre par une entreprise dotée de la responsabilité civile et de l'autonomie financière et administrée par le gouvernement sarrois.

(6) La convention du 3 mars 1950 c'est l'autonomie politique interne de la Sarre dans l'union économique avec la France.
J. FREYMOND - Etude de cas de conflits internationaux - La Sarre 1945 à 1955

(7) Depuis le 18.2.1949 la marque *made in Germany* était remplacée à l'export par le label *made in Saar - French Economic Union*.

A partir de 1950 l'économie sarroise va donc évoluer dans un cadre constitutionnel rénové ; mais l'économie d'un pays à vocation industrielle tel que la Sarre épouse nécessairement les tendances du commerce international.

Or l'économie du monde occidental va subir une brusque accélération du fait de la crise de Corée laquelle va relancer la production des industries d'armement (8).

Ainsi sont en place des composantes politiques et économiques nouvelles lorsque l'économie de la Sarre va aborder la seconde phase de son développement.

2. LES CONVENTIONS FRANCO-SARROISES DU 3 MARS 1950 ET LEUR INFLUENCE SUR LES ECHANGES ENTRE LES DEUX PARTENAIRES

Par rapport aux conventions de 1948, celles du 3 mars 1950 marquent un net glissement vers plus d'autonomie interne du territoire ; par exemple le maintien de l'ordre et de la tranquillité publique incombe à présent à la police sarroise, dans les chemins de fer et les mines sarroises les fonctionnaires sarrois se voient confier des responsabilités accrues.

Mais il est un aspect sur lequel le gouvernement français demeurera intransigeant, c'est le maintien de l'alignement économique de la Sarre dans le cadre de l'union économique.

(8) La guerre de Corée éclate le 25 juin 1950 et atteindra son paroxysme en 1951 lorsque la Chine populaire entrera dans le conflit.

Et si l'article 2 de la convention relative à l'application de l'union économique prévoit que le gouvernement français *accorde une égale considération aux intérêts des économies française et sarroise* la convention générale du 3 mars 1950 marque de suite les limites de l'autonomie sarroise en affirmant :

le représentant de la France en Sarre dispose du pouvoir réglementaire pour assurer l'application en Sarre de la législation monétaire et douanière française.

Mais l'économie générale des pays occidentaux est en pleine mutation et sur la lancée constatée après le rattachement de 1948 l'économie sarroise poursuit son expansion. Toutefois, et dans bien des domaines nous remarquerons de quel poids les orientations politiques françaises vont peser sur le développement de l'économie sarroise.

La figure n° 9 rend compte de l'évolution du chiffre d'affaires de l'industrie et des mines de la Sarre, les deux piliers de l'activité économique dans ce pays. Or, mesurées en résultats financiers, les deux courbes comparées, bien qu'ascendantes toutes deux, illustrent des développements respectifs fort différenciés.

. Mines de la Sarre

L'examen des figures n° 1 (production totale des houillères de la Sarre), n° 2 (comparaison des productions houillères en Sarre et en Lorraine) et n° 8 (évolution du chiffre d'affaires des mines de la Sarre) livre des constatations intéressantes.

Ainsi, en tenant compte du problème de l'érosion de la monnaie, la progression du chiffre d'affaires des mines

de la Sarre ne rend qu'imparfaitement compte du développement de la production.

En outre, la figure n° 2 montre la progression spectaculaire de la production du bassin houiller lorrain par rapport au bassin sarrois avec lequel il est souvent mis en parallèle ; or les conditions économiques de départ n'étaient pas entièrement identiques et des différences apparaissent aux niveaux suivants :

a) *les investissements*

Pour les années 1946 à 1951 il a été accordé des crédits d'investissements d'un montant total de 275 MM de francs aux charbonnages français (pour une production de 290 Mio/T durant cette période) dont 61 MM aux seules Houillères du Bassin de Lorraine (pour une production de 53 Mio/T) alors que la régie des mines de la Sarre a reçu pour les années 1948 à 1952 des crédits d'investissement d'un montant de 27 MM pour une production de 74 Mio/tonnes (9).

Ramenés à la tonne de charbon produite ces montants représentent des taux moyens d'investissements de :

- charbonnages de France	948 F
- Houillères du Bassin de Lorraine	1.150 F
- Régie des mines de la Sarre	364 F

(9) Saarländische Wirtschaftszahlen - rapports annuels

G. SCHUSTER - Betriebswirtschaftliche Betrachtungen zur Lage im saarländischen Steinkohlenbergbau - page 9

b) *la répartition des crédits du plan Marshall*

Le plan d'aide américain pour le relèvement économique de l'Europe avait été lancé le 5 juin 1947. Jusqu'en 1952 la France avait obtenu à ce titre un montant de 700 milliards de francs ; après déduction d'un montant de 102,4 milliards au titre de modernisation des charbonnages et de 53,3 pour la sidérurgie il restait à répartir 547,3 MM.

Dans le cadre de l'union économique il sera alloué à la Sarre au prorata de sa population totale, 1/46 de cette somme soit 9,975 MM/francs.

Des auteurs sarrois (10) s'élèveront contre ce mode de répartition qui, à leurs yeux, pénalise un territoire comme la Sarre hautement industrialisé eu égard au prorata de sa population ; il paraissait toutefois difficile d'appliquer en la matière des errements différents de ceux utilisés par ailleurs pour la détermination des dépenses communes de l'union économique.

c) *les accords "SWITCH"*

L'accord interallié de Berlin du 20.2.1948 prévoyait que le charbon sarrois non cokéifiable pouvait être échangé contre du charbon de la Ruhr. En 1951, après la cessation des opérations de répartition du charbon allemand par le pool allié, ces échanges de combustibles furent réglés par un nouvel accord (11) qui prévoyait des échanges triangulaires dans

 (10) W. BOSCH - Wirtschaftliche Struktur und Volkseinkommen des Saarlandes - page 41.

(11) en date du 1.4.1951.

lesquels la Sarre et la Lorraine livrent du charbon en Allemagne, laquelle le compense, tonne pour tonne, par du charbon cokéfiabie et des fines à coke de la Ruhr, catégories de combustibles qui font défaut en France et, à un degré moindre, en Sarre.

Ces échanges ont pour but d'approvisionner la France (et la Sarre qui en reçoit 14 %) sans sorties de devises (12)

La figure n° 18 reflète les effets des accords SWITCH ; à partir de 1951 apparaît en effet une baisse des livraisons de charbons sarrois vers la France alors que les livraisons de la Sarre vers l'Allemagne augmentent et qu'en retour la courbe des livraisons de la Ruhr vers la France suit de façon significative les livraisons sarroises vers l'Allemagne.

Il est certain que pour les quantités de charbon sarrois ainsi détournées du marché français il fallut chercher des débouchés sur les marchés étrangers où commençait à sévir une forte concurrence internationale en particulier de la part des charbons de la Ruhr sur les marchés d'Allemagne du Sud (13).

 (12) P. COUTURE - Directeur Général der Saarbergwerke
Die Saargruben 1945 - 1957

(13) A l'automne 1950 le prix de revient de la tonne de charbon produite dans les pays d'Europe occidentale s'établissait à :

Allemagne	Sarre	France	Belgique	Pays-Bas	Italie
3.242 F	3.520 F	3.560 F	5.208 F	2.868 F	4.098 F

G. SCHUSTER : Betriebswirtschaftliche Betrachtungen zur Lage im saarländischen Steinkohlenbergbau - Op. cit. page 18

d) *le cours de change du franc français*

Depuis octobre 1949 le cours de change du franc français était demeuré fixé au taux de 83,33 FF par rapport au DM, et ce taux restera à ce niveau jusqu'en 1957 malgré la dévaluation constante de la valeur réelle de la monnaie française (14).

Cette surévaluation de la monnaie française conduisait à un renchérissement artificiel des ventes *hors zone franc* et conduisait à des difficultés d'écoulement des charbons sarrois dans les pays tiers ; la figure n° 1 illustre bien ces difficultés dans les ventes sarroises aux pays de grande exportation :

1948	:	1,1	Mio/t	de combustibles
1949	:	1,3	"	"
1950	:	1,5	"	"
1951	:	1,0	"	"
1952	:	0,7	"	"

e) *l'amodiation des champs charbonniers de la Warndt*

Par convention en date du 2.11.1948 entre la régie des mines de la Sarre et les Charbonnages de France il était convenu d'exploiter les champs de la Warndt, situés en Sarre, au départ de puits creusés en Lorraine et offrant un front

 (14) La valeur réelle du DM s'établissait en fait à 81,3 FF en 1950, 91,7 FF en 1951 - 103,1 FF en 1952.

M. NICOLAS - Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung in Berlin
1953

d'abattage plus facile. Cette convention avait été confirmée par un autre accord en date du 2.11.1949 entre les HBL et la Régie des Mines de la Sarre portant sur le même problème ; en outre, la Convention entre la France et la Sarre en date du 3 mars 1950 et relative à l'exploitation des Mines de la Sarre le prévoyait explicitement (15).

Cette possibilité ouvrait aux houillères lorraines l'accès aux champs de la Warndt dont les veines offraient une teneur en houille fort appréciable.

La conjugaison de ces différents facteurs, dont certains étaient des décisions politiques externes aux entreprises intéressées, peuvent expliquer les différences constatées dans les résultats des houillères du bassin de Lorraine d'une part, la régie des mines de la Sarre d'autre part.

. La sidérurgie sarroise

Par comparaison avec le redressement spectaculaire de la production charbonnière qui retrouve dès 1949 avec 14,2 millions/tonnes son niveau de production d'avant-guerre (14,3 mio/t en 1938) la sidérurgie sarroise par contre connaît une reprise plus lente ; avec 1.742.000 T la production de 1949 n'atteint que les 2/3 de celle d'avant-guerre et il faudra attendre 1951 pour retrouver avec 2.582.000 T le niveau de 1938 (16).

 (15) Article 4 de ladite convention : *la régie des mines de la Sarre peut donner à bail tout terrain ou installation mis à sa disposition.*

(16) voir figure-annexe n° 2.

La remise à feu de 5 hauts fourneaux en 1950, 2 en 1951, 1 en 1952 portera le nombre de ceux en activité à 24 en 1952 sur les 26 en fonctionnement en 1938 (17) ; la production d'acier s'en ressent passant à 2.830.000 T en 1952.

Là encore, et en comparaison avec la sidérurgie lorraine, l'effort d'investissements est fort différencié pour la période de 1948 - 1953 :

Lorraine	9.100 FF
Sarre	2.100 FF

par tonne d'acier brute en capacité installée (18) (19).

Les autres secteurs de l'économie connaissent le même développement durant ces années 1950 - 1952 ; la production d'énergie électrique et de gaz industriels progresse d'environ 15 % (20).

Le développement du chiffre d'affaires de l'industrie (21) et du commerce de gros sarrois rend bien compte

 (17) Saarländische Wirtschaftszahlen - rapports annuels
Hochöfen in Betrieb

(18) F. HELLWIG - Saar zwischen Ost und West - page 39
 L'auteur ajoute que la sidérurgie avait été sciemment restreinte dans sa production et cite à l'appui l'exemple des *Neunkirchner Eisenwerke* dont les hauts fourneaux étaient demeurés arrêtés de longues années alors que les fours à coke de cette unité travaillaient à plein rendement pour produire du coke destiné à l'exportation vers la France.

(19) à signaler en 1952 les débuts du laminage à froid à la nouvelle usine SOLLAC en Lorraine (Archives SACILOR)

(20) voir figure-annexe n° 4.

(21) voir figure-annexe n° 9.

de cette progression de l'activité économique :

	<u>Industrie</u>	<u>Commerce de gros</u>
1950	137,0 millions francs	56,7
1951	206,4	91,8
1952	267,1	126,2

Le graphique de la figure n° 9 fait ressortir ce quasi-doublement des résultats en 3 ans, celui du commerce de gros, assez représentatif de la consommation, démontre que le développement industriel apporte une sensible amélioration du pouvoir d'achat de la population.

Aussi et malgré de réels progrès de productivité, la politique française continue d'influencer de façon notable les orientations de l'économie sarroise.

III. A LA RECHERCHE D'UNE SOLIDARITE EUROPEENNE : LA SARRE ET LE MARCHE COMMUN

Si les années 1950 à 1952 ont été une période de haute conjoncture économique, caractérisée par une capacité d'absorption presque illimitée du marché dans l'union économique franco-sarroise, par contre à partir de 1953 se dessine un retour à une économie plus normale. Cette évolution est due en particulier à la fin des crédits du plan Marshall ayant entraîné un ralentissement du rythme des investissements en France (22) et aussi à la retombée de l'activité après le boom coréen.

Et avec l'ouverture du marché commun du charbon et de l'acier, le libre-échange de marchandises entre les pays signataires du plan Schuman ne va pas être sans influence sur les échanges franco-sarrois.

1. LA DEPRESSION ECONOMIQUE DES ANNEES 1953/1954 OBERE LES PREMIERS RESULTATS DU FONCTIONNEMENT DU MARCHE COMMUN

L'année 1953 sera dominée par divers évènements qui vont marquer de leurs effets le développement de l'activité

(22) a la fin de l'exercice 1947, au cours duquel les achats français avaient atteint le triple des ventes à l'étranger, le trésor français ne disposait plus que d'une réserve de 500 millions de dollars ce qui permettait de tenir 3 ou 4 mois encore.

Heureusement le plan Marshall procura des ressources nouvelles à la France permettant de relancer en particulier les investissements. Dans la période 1948 à 1952 la France reçut des USA des aides d'un montant de 11,8 milliards de dollars

- remise dette de guerre	2	milliards dollars
- dons	4,2	
- prêts à long terme	2,5	
- commandes <i>off shore</i>	3,1	
	<hr/>	
	11,8	milliards dollars

Source : Un siècle d'économie française - le Crédit Lyonnais
1863 - 1963 - page 175.

économique en Europe et plus particulièrement en France et en Sarre.

Au niveau de l'économie des pays occidentaux se manifestent des facteurs nouveaux tels que l'apparition massive du pétrole sur le marché énergétique, la montée de la concurrence japonaise, la fin de la guerre de Corée (armistice du 17.6.1953) facteurs qui vont entraîner une orientation de l'économie des biens d'investissement vers les biens de consommation ; cette tendance se fera particulièrement jour en Grande-Bretagne et en Allemagne fédérale (23).

En France, après les années de développement tumultueux de l'après-guerre l'économie va prendre une orientation différente ; les problèmes énergétiques sont résolus, le charbon (surtout lorrain) devient un concurrent pour la Sarre, la sidérurgie française commence à recueillir les fruits des efforts de modernisation du plan Monnet (24).

A Carling, à la centrale électrique Emile HUCHET, le démarrage de la production d'un 1er groupe en 1951 suivi d'un second groupe en 1952 (25) est un autre signe de cette modernisation de l'appareil industriel français.

 (23) Saarländische Wirtschaftszahlen - rapport annuel 1953 - page 3.

(24) Après les débuts du laminage à froid en 1952, 1953 verra le démarrage de la chaîne de laminage à chaud et les premières coulées à la nouvelle aciérie SOLLAC en Lorraine.
 Archives SACILOR.

(25) La figure n° 10 illustre la chute brutale des livraisons d'énergie électrique au départ de la Sarre vers la France à partir des années 1951/1952, alors que, corrélativement, et pour la première fois, à partir de 1953 nous relevons des livraisons de France vers la Sarre.

Au plan politique l'année 1953 verra se mettre place les premières réalisations de la CECA (26) le 10.2. par l'ouverture du marché commun entre les six pays signataires pour le charbon, les minerais et les ferrailles et le 1.5.1953 l'extension du marché commun aux produits sidérurgiques.

En outre, les relations franco-sarroises seront gies par une nouvelle convention économique en date du 20.5.1953 et qui remplacera celle du 3.3.1950.

Cette convention du 20.5.1953 renforce l'autonomie interne de la Sarre, la France assurant seulement encore défense et la diplomatie commune ainsi que le fonctionnement de l'union économique bien entendu (27).

Par rapport à la convention de 1950, celle de 1953 est caractérisée essentiellement par un abaissement de 7,5 à 5 % de la participation sarroise (28) aux dépenses communes (défense, représentation ...) et l'installation à Sarrebruck d'une délégation de l'office des changes français qui sera autorisée à délivrer les licences d'importation conformément à l'article 2, alinéa 5 de la nouvelle convention du 20 mai 1953 (29).

(26) Le jeu de la politique fera que Robert SCHUMAN, considéré avec J. MONNET comme le père du marché commun, aura le 8.1.1953 cédé place aux affaires étrangères à Georges BIDAULT dans un nouveau gouvernement présidé par René MAYER.
A. GROSSER - La 4e République et sa politique extérieure

(27) J. DIRCKS DILLY - La Sarre et son destin - page 187.

(28) La Chambre de commerce et d'industrie de la Moselle proteste contre cette nouvelle facilité accordée à l'économie sarroise.
CCI de la Moselle - Compte-rendu des travaux années 1953-1954 - p.

(29) *La Sarre voudrait utiliser davantage l'excédent de devises de ses relations commerciales avec la RFA.*
Journal Le Monde du 16.5.1953 - 5 nouvelles conventions.

A la même date est paraphé un traité franco-sarrois portant création des Houillères de la Sarre (*Saarbergwerke*) et prévoyant la parité entre représentants français et sarrois dans l'exploitation des mines.

L'ensemble de ces nouvelles conventions sera adopté le 6.11.1953 par l'assemblée nationale française (à 511 voix contre 97) pour application le 1.1.1954.

Examinons à présent l'évolution de l'économie et des échanges franco-sarrois suite à la mise en place du Marché commun.

De par la création de la CECA la Sarre se trouve au coeur d'un vaste marché commun dont elle assure 6,6 % de la production des matières concernées contre 23,1 % à la France et 47,3 % à l'Allemagne fédérale (30).

Dans l'immédiat, les conséquences des décisions politiques, CECA et nouvelles conventions franco-sarroises, ont certes une influence sur la répartition géographique des échanges ; la part des achats du commerce de gros en provenance de la RFA progresse, alors que les quantités reçues de France restent au niveau de 1950(31).

 (30) Statistisches Amt des Saarlandes - Saarländische Wirtschaftszahlen
 1953 - page 10.

au sein du conseil du marché commun, 3 des 18 sièges réservés à la France ont été attribués à des représentants de la Sarre.

(31) voir figure-annexe n° 19.



	<u>achats de France</u>	<u>achats de la RFA</u>
1950	55,5 %	3,8 %
1951	49,9 %	6,8 %
1952	51,2 %	5,6 %
1953	54,5 %	7,2 %
1954	54,0 %	9,0 %

(en pourcentage des achats totaux réalisés)

de même les ventes de l'industrie sarroise vers la RFA se développent alors que celles vers les pays de l'union française restent sensiblement au même niveau (32)

	<u>ventes vers la</u> <u>France</u>	<u>ventes vers la</u> <u>RFA</u>	<u>ventes vers les</u> <u>pays tiers</u>
1951	36,1 %	3,5 %	13,6 %
1952	38,4 %	5,4 %	8,7 %
1953	33,3 %	6,9 %	10,0 %
1954	32,2 %	10,5 %	8,3 %

(pourcentage du chiffre d'affaires total réalisé, le complément représentant la consommation intérieure sarroise).

Vers les pays tiers, essentiellement hors marché commun, il apparaît que la création de la CECA est sans influence sur le volume des échanges.

Mais d'une façon générale, l'activité économique en ces années 1953/1954 est orientée à la baisse ; sous le coup de la dépression de l'économie française, la production sarroise stagne également comme en témoigne l'évolution du chiffre d'affaires total de l'économie sarroise :

(32) voir figure-annexe n° 8.

1951	:	539,1 milliards FF
1952	:	657,8
1953	:	684,2
1954	:	712,4

En fait, compte tenu de la dévaluation de la monnaie et ramenée en francs constants, il y a en 1953 une baisse de 4 % par rapport à 1952 (33).

Mesurée en volume de production, l'évolution est plus caractéristique encore :

Exercice	Production sarroise			France	RFA
	acier (milliers tonnes)	gaz (millions m ³)	électricité (millions kwh)	acier (milliers tonnes)	acier
1950	1.880	1.320	1.636	8.652	12.122
1951	2.582	1.509	1.878	9.835	13.506
1952	2.803	1.548	1.891	10.867	15.806
1953	2.664	1.453	1.850	9.974	15.429
1954	2.787	1.516	1.937	10.626	17.435

et l'exercice 1953 apparaît nettement comme une césure aussi bien en Sarre qu'en France, la situation restant relativement stable en RFA.

Par contre, à partir du milieu de l'exercice 1954 la conjoncture s'améliorera dans l'ensemble des pays occidentaux (34).

(33) Saarländische Wirtschaftszahlen - 1953 - page 3.

(34) En France la PIB est en augmentation de 4 % en 1954 par rapport à 1953.

2. LE REJET EN 1955 DU STATUT EUROPEEN PROPOSE AUX SARROIS ; UN SURSIS POUR L'UNION ECONOMIQUE FRANCO-SARROISE

Ce n'est pas l'union économique qui fait prendre des positions politiques, mais ce sont bien les décisions politiques qui définissent les orientations économiques (35).

Aussi et comme pour les années précédentes convient-il de situer de prime abord les évènements politiques de cette période débutant en 1954 :

- 10. 6.1954 : en France constitution d'un nouveau gouvernement présidé par M. Pierre MENDES-FRANCE
- 30. 8.1954 : rejet par le parlement français de la CED (communauté européenne de défense)
- 23.10.1954 : protocole d'accord entre la France et la RFA (appelé traité de Paris) sur le statut européen de la Sarre.

Ce protocole, conclu à l'issue de discussions franco-allemandes en cours depuis 1953, était établi sur la base d'un projet français prévoyant pour la Sarre (36) :

- l'autonomie politique interne
- l'union économique avec la France
- un statut européen du territoire.

Par cet accord, qui devait être soumis à l'approbation du peuple sarrois, la Sarre renoncerait à être un état souverain en faisant abandon, au nom de l'Europe, de préroga-

(35) E. SCHAEFFLER - Problèmes de droit judiciaire que pose l'union économique - page 256.

(36) Ce plan était aussi appelé *plan Van Naters* du nom de son auteur, un parlementaire du Conseil de l'Europe.
J. FREYMOND - Op. cit. page 38.

tives essentielles en matière diplomatique et militaire ; elle obtiendrait l'autonomie politique dans le cadre de l'union économique avec la France (37).

La question posée au référendum était précise : *acceptez-vous le statut européen de la Sarre convenu entre la République Française et la République fédérale d'Allemagne avec l'approbation du gouvernement de la Sarre ?*

Avec une participation massive au scrutin (97,55% des inscrits) les sarrois repoussèrent le projet par 67,71% de NON contre 32,29 % de OUI lors du référendum du 23.20.1955.

Du fait de ce rejet les relations franco-sarroises demeuraient donc régies par les conventions du 20.5.1953 et en particulier le régime de l'union économique continuait de régler les rapports franco-sarrois.

Au plan de l'activité économique se manifeste à partir de 1955 une expansion spectaculaire de la production qui entraîne une sensible amélioration du pouvoir d'achat des populations. Par rapport à 1954, l'expansion en 1955 sera de 8 % en France, 10 % en RFA, et même 12 % en Sarre ; c'est à partir de 1955 que, manifestement, les pays de l'ouest européen entrent dans l'ère de la société de consommation après des années de guerre et de privations. Rien ne saurait mieux illustrer cette amélioration des conditions de vie que la spectaculaire progression du parc des voitures particulières en Sarre à partir des années 1955 et suivantes (38) :

(37) J. DIRCKS DILLY - Op. cit. page 225.

(38) Saarländische Wirtschaftszahlen - rapports annuels.

1950	10.444 voitures particulières en circulation
1951	12.680 (+ 2236)
1952	15.877 (+ 3197)
1953	19.895 (+ 4018)
1954	24.874 (+ 4979)
1955	29.751 (+ 4877)
1956	35.638 (+ 5887)
1957	41.878 (+ 6240)
1958	52.436 (+10558)
1959	62.548 (+10112)

L'activité économique internationale sera encore marquée en 1956 par la crise de Suez dont les effets se feront sentir au niveau de l'approvisionnement en produits pétroliers et qui procurera au charbon un regain d'intérêt passager ; en France, la guerre d'Algérie avec rappel de réservistes conjugué aux effets d'un hiver 1955/56 particulièrement rigoureux entraîneront une baisse de la production, qui ouvre aux exportations sarroises de nouvelles possibilités sur le marché français.

Cette évolution apparaît clairement à la lecture de la figure n° 12 - débouchés de l'industrie sarroise - d'où il ressort que de 1955 à 1956 les exportations vers l'Allemagne se stabilisent à une valeur de 35 milliards de francs alors que les ventes vers la France progressent de 94 à 114 milliards d'une année à l'autre.

Au crédit de la construction européenne il convient de noter également la mise en application dans les pays du marché commun de tarifs ferroviaires directs CECA :

- le 1.5.1955 pour le charbon^r, les minerais et les ferrailles
- le 1.5.1956 pour les produits sidérurgiques.

En Sarre, l'expansion constatée en 1955 continue en 1956, différenciée selon les secteurs d'activité.

. La houille (39)

Avec un total de 17,3 millions/tonnes extraits en 1955 la production du bassin sarrois aura atteint son apogée et, à partir de 1956 s'amorce un déclin irréversible face à la montée des nouveaux produits énergétiques, le fuel et le gaz naturel (40).

. La sidérurgie

Après le palier des exercices 1953/54 la production se développe à nouveau (41).

	<u>production</u>	<u>variations</u>
1952	2.803.000 T	indice 100
1954	2.787.000 T	- 0,5 %
1955	3.144.000 T	+ 12,8 %
1956	3.349.000 T	+ 6,5 %

L'évolution générale de l'économie sarroise s'en ressent, le chiffre d'affaires global qui avait stagné :

(39) voir figure-annexe n° 1.

(40) A production sensiblement égale à celle de 1955, les ventes en augmentation en 1956 purent être satisfaites en 1956 par reprise au stock constitué sur le carreau des mines.
Saarländische Wirtschaftszahlen - 1956.

(41) voir figure-annexe n° 2.

1952	657 milliards FF
1954	712 milliards

marque à nouveau des progrès sensibles de l'ordre de 12 %

1955	797 milliards
1956	898 milliards

Mais cette progression du chiffre d'affaires est diversifiée selon les secteurs d'activité allant de + 6,7 % pour les houillères à + 13,4 % pour le commerce de gros, + 17,3 % pour l'industrie, et même + 23,8 % pour la sidérurgie (42).

Si les débuts de la CECA ont été marqués par une déflation généralisée, par contre à partir de 1955 l'activité reprend et c'est une économie générale en pleine expansion qui va aborder la deuxième phase de fonctionnement du marché commun du charbon et de l'acier.

Il sera intéressant d'examiner comment vont évoluer les débouchés de cette économie et en particulier les conséquences sur les échanges franco-sarrois.

(42) voir figure-annexe n° 9.

CHAPITRE V

L'IMPORTANCE DES COURANTS D'ÉCHANGE FRANCO-SARROIS
DANS LE COMMERCE EXTÉRIEUR DE LA SARRE

La Sarre, territoire avec une économie à caractère industriel, une population dense, une production agricole très faible ne peut vivre sans importer.

Il lui faut importer du minerai pour la fabrication du fer, du coke métallurgique, des carburants et bien d'autres produits de base pour ses usines.

De même la Sarre, dont l'économie souffre du manque de diversification, doit s'approvisionner à l'extérieur en machines-outils, véhicules moteurs, pièces de rechange ainsi qu'en produits alimentaires et pharmaceutiques, c'est-à-dire tous les besoins du commerce en biens d'utilisation et de consommation. Ces besoins d'importation en biens de consommation sont fondés sur des questions de technique, de qualité et de goûts.

Mais ces importations indispensables doivent être compensées par des exportations et nous rencontrons ici toute la problématique de l'économie sarroise obligée à exporter sa production industrielle, non seulement pour assurer le plein fonctionnement de ses entreprises industrielles, mais aussi afin de pouvoir importer des produits essentiels sans lesquels sa vie industrielle se ralentirait.

Or, enserrée dans l'union douanière franco-sarroise, l'industrie sarroise sera nécessairement obligée de se tourner

en priorité, vers le marché français pour assurer ses débouchés.

Si au début de l'union économique les besoins nés de la reconstruction offraient sur le marché français des capacités d'absorption quasiment illimitées, par contre le développement progressif de l'industrie française allait, par la suite, être un frein pour les débouchés de l'économie sarroise.

Nous allons donc assister, à partir de 1953, à des efforts constants des responsables politiques sarrois pour obtenir plus de liberté dans l'établissement de leur politique commerciale et en particulier pour une réorientation des échanges avec le marché allemand en pleine expansion.

I - LES IMPORTATIONS SARROISES : UNE ETROITE DEPENDANCE DU MARCHE FRANCAIS

1. LES EFFETS DU CORDON DOUANIER ENTRE LA SARRE ET L'ALLEMAGNE

L'examen des courants d'importation de la Sarre selon les diverses zones de provenance (43) met en relief la part prépondérante des achats effectués en France. Cette constatation ne se démentira pas tout au long de la période de l'union économique et le tableau suivant qui résume, en pourcentage du marché, les provenances respectives des achats.

(43) voir figure-annexe n° 15.

sarrois, confirme par ailleurs la stabilité des courants d'échange durant ces années :

achats sarrois selon zones de provenance

<u>Exercice</u>	<u>de la France</u>	<u>de la RFA</u>	<u>des pays tiers</u>
1949	86,8 %	12,9 %	0,3 %
1950	85,4 %	12,9 %	1,7 %
1951	83,7 %	14,1 %	2,2 %
1952	87,0 %	11,7 %	1,3 %
1953	86,2 %	10,9 %	2,9 %
1954	85,6 %	11,6 %	2,8 %
1955	82,1 %	14,8 %	3,1 %
1956	77,7 %	17,9 %	4,4 %

Hormis le léger fléchissement des achats en France constaté à partir des années 1955/56 et résultant des mesures de libéralisation accordées pour l'importation de produits en provenance d'Allemagne fédérale (44), la tendance générale exprime parfaitement la part prépondérante du marché français pour les importateurs sarrois.

En outre ces résultats illustrent bien le rôle de l'union économique et l'efficacité du cordon douanier à la frontière germano-sarroise et permet d'infirmier les inquiétudes maintes fois exprimées des milieux industriels français.

(44) Dans le cadre de l'O.E.C.E. le taux de libéralisation des importations françaises a été porté à 82 % en 1956.
Source : IHK des Saarlandes - rapport annuel 1956 - page 55.

2. LES COURANTS D'ACHATS TRADITIONNELS INDEPENDANTS DES ORIENTATIONS POLITIQUES

Certes l'établissement du cordon douanier entre la Sarre et l'Allemagne aura eu un effet spectaculaire sur l'orientation des courants d'achat de l'économie sarroise.

Il n'en demeure pas moins que pour les postes principaux des importations sarroises que sont les minerais, les produits agricoles et les biens de consommation, certains de ces approvisionnements provenaient traditionnellement de France.

Ainsi, d'une enquête faite en 1949 (45) il ressort que les achats sarrois à l'étranger, toutes provenances confondues, se répartissaient sur deux postes principaux, les minerais pour 40 % et les produits alimentaires et textiles pour 55%, les marchandises *autres* ne représentant que 5 %.

Or pour certains produits les courants d'achat sont moins dépendants des impulsions dictées par des décisions politiques telles que l'établissement de l'union économique, car il s'agit davantage de courants naturels imposés par la situation géographique et économique des différents partenaires.

Il en est ainsi des importations de minerai représentant une part importante des achats sarrois à l'étranger et qui ont toujours été orientés vers la France ; en 1933 déjà 3.202.647 tonnes, soit 88,7 % du minerai utilisé par

(45) Haut Commissariat de France en Sarre.
Note sur le commerce extérieur de la Sarre depuis le rattachement économique - Janvier 1950.

l'industrie sarroise provenait de France (46).

Ce courant d'importation traditionnel trouve sa confirmation dans les approvisionnements durant les années qui suivirent la guerre (47) au cours desquelles les livraisons de minerai en provenance de France couvriront la quasi-totalité des besoins de la sidérurgie sarroise en la matière.

En effet malgré le développement très important des achats sarrois en minerai et qui allaient passer de 1.786.000 tonnes en 1947 à plus de 8 millions de tonnes en 1955, le tonnage des réceptions en provenance d'Allemagne et des pays tiers restera faible, de l'ordre de 20 à 30.000 tonnes soit une part infime, le marché français assurant 99 % des fournitures :

Sources d'approvisionnement de l'industrie sarroise en minerai de fer (48)

Exercice	de France	d'Allemagne et des pays tiers (49)	pourcentage des livraisons fran- çaises
1947	1.762.000 T	24.487 T	98,63 %
1948	2.479.093 T	62.322 T	97,55 %
1949	3.799.982 T	63.571 T	98,35 %
1950	4.380.884 T	35.396 T	99,19 %
1951	6.002.763 T	20.470 T	99,66 %
1952	6.778.276 T	26.667 T	99,61 %
1953	6.933.631 T	27.237 T	99,60 %
1954	6.913.585 T	37.119 T	99,46 %
1955	7.993.436 T	21.501 T	99,73 %
1956	7.757.505 T	39.096 T	99,50 %

(46) Bundesbahndirektion Saarbrücken - Bahnstatistik der Saareisenbahnen

(47) voir figure-annexe n° 20.

(48) Source : Erzbezug der saarländischen Hütten
Bahnstatistik der saarländischen Eisenbahnen.

(49) Les statistiques du transport ne permettent pas de distinguer les livraisons en provenance d'Allemagne de celles des pays autres importées par un port maritime allemand.

Il en est de même pour les *produits agro-alimentaires*, second poste par l'importance des achats sarrois en France. Hormis quelques achats en provenance de la zone française d'occupation en Allemagne, la totalité des produits importés en Sarre à ce titre viennent de France (ou de ses colonies) laquelle fournit tout le complément de la production sarroise qui ne couvre pour certains produits qu'environ 1/3 des besoins de la population du territoire.

Ainsi la consommation de viandes en Sarre est comblée exclusivement par des importations de France (50).

part de la consommation de viandes en Sarre assurée par (

Exercice	la production sarroise	importations d'Allemagne	importations de France
1948	28 %	8 %	64 %
1949	24 %		76 %
1950	25 %		75 %
1951	30 %	4 %	66 %
1952	29 %	1 %	70 %
1953	35 %		65 %
1954	34 %		66 %
1955	31 %		69 %
1956	32 %		68 %

Les importations de *produits laitiers*, qui représentent plus du tiers de la consommation sarroise, proviennent également en totalité de France (52).

(50) Saarländische Wirtschaftszahlen.

(51) voir également figure-annexe n° 5.

(52) Saarländische Wirtschaftszahlen - exercices correspondants.

part de la consommation de produits laitiers en Sarre
assurée par (53)

Exercice	la production sarroise	les importations en provenance de France
1948	70 %	30 %
1949	58 %	42 %
1950	62 %	38 %
1951	67 %	33 %
1952	65 %	35 %
1953	59 %	41 %
1954	62 %	38 %
1955	65 %	35 %
1956	67 %	33 %

Troisième poste des importations sarroises, *les achats du commerce de gros*, font apparaître une évolution quelque peu plus différenciée car ces échanges sont soumis à la fois aux contraintes douanières orientant normalement les importations vers le marché français et aux exigences de la clientèle sarroise dont les goûts et les habitudes, pour certains articles tels que les textiles ou l'électro-ménager, feraient porter plus volontiers les achats sur des marchandises de fabrication allemande.

Toutes ces contraintes et ces tendances trouvent leur reflet dans la répartition des achats du commerce de gros sarrois (54) :

(53) voir aussi figure-annexe n° 22.

(54) voir figure-annexe n° 19.

répartition des achats du commerce de gros sarrois selon zones de provenance

Exercice	production sarroise	Importations		des pays tiers
		de France	d'Allemagne	
1948	32,3 %	63,8 %	3,7 %	0,2 %
1949	40,3 %	56,7 %	1,8 %	1,2 %
1950	39,0 %	55,5 %	3,8 %	1,7 %
1951	40,8 %	49,9 %	6,8 %	2,5 %
1952	41,8 %	51,2 %	5,6 %	1,5 %
1953	36,3 %	54,5 %	7,2 %	2,4 %
1954	34,7 %	54,0 %	9,0 %	2,3 %
1955	36,0 %	54,5 %	11,1 %	2,4 %
1956	35,8 %	46,0 %	14,6 %	3,6 %

Cet aperçu montre la totale orientation vers la France des achats sarrois de biens de consommation, les achats dans les pays hors zone franc, Allemagne et pays tiers, étant négligeables (55) tout au moins jusque vers 1955/1956, années à partir des quelles se font sentir, là aussi, les mesures de libéralisation des échanges appliquées dans le cadre de l'O.E.C.E. (56).

En outre l'évolution du chiffre d'affaires du commerce de gros sarrois durant ces années de référence (57) :

(55) Cette orientation vers la France des achats de biens de consommation si elle illustre bien la rigueur du cordon douanier à la frontière germano-sarroise, valut par contre de nombreuses doléances des milieux commerçants sarrois qui déploreraient ne plus pouvoir offrir à leur clientèle des produits de goût allemand.

(56) cf. page 111.

(57) Source : Saarländische Wirtschaftszahlen
Bezug und Absatz des saarländischen Grosshandels.

1948	:	39.432	millions	francs
1949	:	42.173	"	"
1950	:	49.662	"	"

puis un quasi-doublement pour l'exercice suivant,

1951	:	80.400	millions	francs
------	---	--------	----------	--------

laisse également deviner une progressive amélioration du pouvoir d'achat de la population sarroise qui ne se démentira pas durant l'ensemble de la période de l'union économique. En effet ce poste des achats du commerce de gros, qui recouvre l'ensemble des biens de consommation, alimentation, textiles, équipement des ménages, augmentera régulièrement :

1952	:	108.426	millions	francs
1953	:	120.854	"	"
1954	:	122.321	"	"
1955	:	138.731	"	"
1956	:	158.386	"	"

II - LES EXPORTATIONS SARROISES : UNE LUTTE CONSTANTE POUR
LA DIVERSIFICATION DES DEBOUCHES ET LA RECHERCHE DE
MARCHES SITUES HORS DE LA ZONE FRANC

1. LE PRECEDENT CREE PAR LE TRAITE DE VERSAILLES NE SERA PAS RENOUVELE
EN 1948

Au cours de la période s'étendant de 1918 à 1935, le territoire sarrois détaché de l'Allemagne fut incorporé dans le système économique français. Cependant afin d'assurer une échappatoire aux produits sarrois, la franchise de douane fut accordée aux échanges avec l'Allemagne pour une période transitoire de 5 ans ; ainsi de 1920 à 1925 les échanges de la Sarre sont libres avec la France et le Reich allemand.

Cette situation privilégiée pour l'économie sarroise prit fin le 10.1.1925 avec la fermeture de la frontière douanière entre la Sarre et l'Allemagne ; néanmoins, et par quatre conventions successives et de nouvelles réglementations particulières, la franchise de douane était accordée aux produits sarrois exportés à destination de l'Allemagne.

Après le second rattachement de 1945, les industriels sarrois ont cherché à faire reconduire ces dispositions éminemment favorables pour l'économie sarroise.

Mais, et en particulier sous la pression des milieux économiques français (58), l'union économique de 1948 écartera

(58) Les industriels lorrains entr'autres exigeront fermement qu'il ne soit accordé aucun avantage particulier à l'économie sarroise en fustigeant la position privilégiée accordée au commerce sarrois avant 1935.

CCI de la Moselle - séance du 27.6.1946.

résolument toute possibilité de double marché pour la Sarre, intégrant celle-ci entièrement et sans exception à l'économie française.

Et les conventions franco-sarroises successives, celle du 3 mars 1950 ainsi que les conventions économiques du 20.5.1953 ne feront que confirmer cette orientation ; et malgré des concessions politiques progressives, les gouvernements français demeureront intransigeants en matière économique, imposant à chaque fois le strict maintien des échanges sarrois dans le cadre général des règles du commerce français.

2. LES BESOINS DE LA RECONSTRUCTION ET LA HAUTE CONJONCTURE ECONOMIQUE DES ANNEES 1950 - 1952 FACILITENT L'ECOULEMENT DE LA PRODUCTION SARROISE

Le rattachement de la Sarre à la France va obliger l'économie sarroise à effectuer une véritable volte-face dans la recherche de ses débouchés.

Toutefois la lenteur même de la remise en route de la production, la réparation des dommages causés par la guerre facilitèrent cette reconversion de l'économie sarroise et son adaptation aux conditions nouvelles du marché dans les premières années de fonctionnement de l'union économique.

Puis à partir de 1950 et jusqu'en 1952 les importants investissements publics et privés effectués en France (59)

(59) en particulier par utilisation des aides reçues dans le cadre du plan Marshall.

utilisèrent pleinement les possibilités de livraison de l'industrie sarroise si bien que, malgré la barrière douanière avec l'Allemagne, il n'en résulta aucune difficulté d'écoulement pour la Sarre.

La structure même de l'économie sarroise, articulée autour des 3 pôles que sont le charbon, la sidérurgie et les industries métallurgiques et de transformation permet de bien cerner l'ensemble des échanges ; ces trois postes de l'activité économique ont en effet assuré en 1952 89 % de la valeur totale de la production sarroise (60).

. Les ventes sarroises à l'étranger

Globalement, les ventes sarroises à l'étranger ont connu une forte progression, doublant en volume durant les années 1949 à 1952, l'analyse des courants d'échanges selon les zones de destination s'établissant comme suit :

Exercice	Répartition des exportations sarroises						
	TOTAL (milliards FF)	Union française		Allemagne fédérale		pays tiers	
		Valeur	%	valeur	%	valeur	%
1949	85,8	56,6	66,0	18,7	21,8	10,5	12,3
1950	100,1	61,3	61,2	20,2	20,2	18,6	18,6
1951	149,9	97,4	64,9	21,1	14,1	31,4	21,0
1952	179,1	124,4	69,5	29,8	16,6	24,9	13,9

(60) Européanisation de la Sarre - Op. cit. page 9
 en 1952 la production des secteurs industriels se chiffra à 340 milliards de francs, soit 89 % de la production totale annuelle en valeur, 384 milliards de francs.

D'entrée il apparaît que la France est bien le premier client de la Sarre et que les échanges franco-sarrois continuent à se développer en valeur absolue et en part du marché extérieur.

Et à l'intérieur de cette enveloppe globale, une analyse plus fine s'impose afin de rechercher l'évolution spécifique des diverses branches d'activité concourant aux exportations sarroises.

a) *l'industrie sidérurgique*

Le graphique de la figure n° 7 - les débouchés de la sidérurgie sarroise - illustre les effets du cordon douanier à la frontière germano-sarroise en faisant ressortir à partir de 1948 le rétrécissement progressif des ventes en Allemagne et le développement corrélatif des ventes vers la France, la part de la consommation intérieure sarroise demeurant pratiquement constante.

débouchés de la sidérurgie sarroise en % selon zones de destination

Exercice	Répartition des ventes vers			
	SARRE	FRANCE	ALLEMAGNE	Pays tiers
1927	13,8 %	14,0 %	61,0 %	11,2 %
1946	38,4 %	37,6 %	24,0 %	0
1947	37,3 %	33,7 %	28,7 %	0,2 %
1948	36,2 %	39,7 %	22,6 %	1,5 %
1949	37,9 %	47,7 %	5,2 %	9,2 %
1950	36,7 %	32,4 %	12,0 %	19,0 %
1951	30,7 %	41,1 %	4,2 %	24,0 %
1952	32,9 %	45,4 %	8,4 %	13,3 %

A partir de 1950 la baisse des livraisons vers la France et l'augmentation sensible des exportations vers les pays tiers reflète la double influence exercée par le développement de la production française d'acier (61) qui arrive à couvrir les besoins nationaux et commence à se tourner vers les marchés extérieurs pour l'écoulement de sa production (62) d'une part, et les ventes accrues aux USA pour l'industrie d'armements suite à la guerre de Corée d'autre part.

b) la métallurgie et les industries de transformation

L'évolution des ventes est encore plus marquée que pour la sidérurgie, le marché français absorbant près de la moitié de la production et presque la totalité des exportations sarroises en la matière (63) :

Exercice	Ventes vers			
	SARRE	FRANCE	ALLEMAGNE	Pays tiers
1949	45,5 %	42,5 %	3,5 %	8,5 %
1950	38,5 %	46,6 %	2,9 %	12,0 %
1951	34,7 %	46,2 %	2,5 %	16,6 %
1952	34,1 %	48,7 %	4,1 %	13,1 %

(61) voir figure-annexe n° 3.

(62) es entsteht eine scharfe Konkurrenz zwischen saarländischen und französische Hütten.
Saarländische Wirtschaftszahlen - rapport de l'exercice 1952 - p.127

(63) Source : Statistisches Amt des Saarlandes - Saarländische Wirtschaftszahlen - rapports annuels.
Absatz der Eisen und metallverarbeitenden Industrie.

c) les combustibles

Pierre angulaire de la politique française en Sarre, l'écoulement de la production charbonnière sarroise offre certainement le reflet le plus spectaculaire des effets du rattachement économique de la Sarre à la France (64).

La lutte constante menée par la France pour s'assurer une part privilégiée des ressources du potentiel économique sarrois lui aura permis d'obtenir entre 1947 et 1951 le quintuplement de ses réceptions en charbon sarrois et le triplement de celles de coke (65) en s'assurant une part grandissante de la production sarroise au détriment des livraisons vers l'Allemagne :

répartition des exportations de combustibles sarrois

Exercice	vers la FRANCE		vers l'ALLEMAGNE		vers les Pays tiers	
	charbon	coke	charbon	coke	charbon	coke
1947	719.800 t	471.000 t	4.126.800 t	469.000 t	266.800 t	
1948	1.494.000 t	912.000 t	4.139.900 t	439.000 t	1.156.000 t	35.000 t
1949	2.624.000 t	1.124.000 t	3.543.000 t	352.000 t	1.345.000 t	9.000 t
1950	3.705.000 t	1.192.000 t	2.965.000 t	175.000 t	1.505.700 t	19.000 t
1951	4.242.600 t	932.000 t	3.148.700 t	150.000 t	1.032.700 t	9.000 t
1952	3.770.000 t	820.000 t	3.391.100 t	120.000 t	755.100 t	7.000 t

C'est aussi vers 1952 qu'apparaissent dans l'industrie charbonnière les premiers signes d'un plafonnement des

(64) voir figure-annexe n° 1.

(65) voir figure-annexe n° 16.

extractions sarroises alors qu'en Lorraine par exemple la production continue à se développer :

	<u>Sarre</u>	<u>France</u>	dont <u>Lorraine</u>
1950	15,0 mio/t	50,8	10,3
1951	16,2	52,9	11,5
1952	16,2	55,3	12,2
progression $\frac{1950}{1952}$	+ 8 %	+ 8,8 %	+ 18,4 %

Cette tendance se retrouve dans les livraisons de combustibles sarrois à la France, livraisons qui atteindront leur plus haut niveau en 1951 pour marquer le pas ensuite.

Ainsi se manifeste à partir de 1952 une double tendance dans les débouchés des mines sarroises :

- vers la France, les livraisons en constante progression depuis 1948, marquent un maximum avec 4,2 millions/tonnes en 1951,
- inversement les livraisons vers l'Allemagne en régression depuis le rattachement de 1948 marquent une reprise à partir de 1951.

Une double explication peut être donnée à ce retournement de tendance : d'une part la France commence à se suffire par elle-même, d'autre part les effets des accords SWITCH ne sont pas étrangers à cette augmentation des livraisons sarroises vers l'Allemagne.

Pour les cokes la baisse des livraisons vers la France résulte en particulier de la remise en route de l'aciérie de Neunkirchen qui utilisera elle-même la production de ses cokeries (66).

 (66) placées sous séquestre en 1945, les aciéries de Neunkirchen ne seront remises en route qu'en 1950.

Source : Saarländische Wirtschaftszahlen - exercice 1950 - page 13.

Ainsi ces années de 1948 à 1952 apparaissent comme une période de développement de l'économie, développement stimulé en partie par la relance des industries d'armement par suite des besoins nés de la guerre de Corée. Tous les éléments font ressortir, après la crise financière de 1950 en Europe un net regain de l'activité économique (67).

L'on distingue également en Sarre une amélioration du pouvoir d'achat des populations comme en témoigne l'activité du commerce de gros dont le chiffre d'affaires augmente de 120 % durant la période de référence.

Un auteur sarrois a donc pu affirmer qu'en 1951 le revenu moyen du salarié en Sarre était supérieur de 18 % à celui de son homologue en Allemagne fédérale (5500 DM contre 4650) (68).

Mais déjà sont perceptibles en Sarre à partir du 2e semestre de l'exercice 1952 les premiers signes d'un ralentissement de l'activité industrielle (69) sous l'effet conjugué de la fin des aides issues du plan Marshall, du règlement proche de la crise de Corée, mais aussi de la compétitivité accrue de l'industrie française dont la figure n° 10 relative aux livraisons d'énergie électrique entre la Sarre et la France fournit l'illustration.

 (67) Crise financière en Europe occidentale, due au renouveau de l'industrie d'armement aux USA ; en République Fédérale d'Allemagne cette crise sera encore aggravée par des importations massives de biens de consommation.

Source : Les relations internationales de l'Allemagne occidentale
 page 61 - extraits des cahiers de la Fondation Nationale
 des Sciences Politiques.

(68) W. BOSCH - Die Saarfrage - page 113.

(69) Statistisches Amt des Saarlandes - Wirtschaftszahlen - page 25.

Sur le plan politique, l'année 1951 marquera aussi la relance du problème sarrois sur le plan international par une *note sur la Sarre* adressée le 29.5.1951 par le Gouvernement fédéral allemand aux Hauts commissaires alliés et le débat sur la Sarre qui s'en suivit au Bundestag le 30.5.1951.

3. LE RETOUR DE L'ALLEMAGNE SUR LES MARCHES INTERNATIONAUX ET LES DEBUTS DE LA CECA EN 1953, FACTEURS DE RECLASSEMENTS DANS LES DEBOUCHES DE L'INDUSTRIE SARROISE

La création de la CECA en 1953 va amener les premiers reclassements dans l'orientation des courants d'échange de l'économie sarroise (70).

Le tableau suivant reprenant la répartition des ventes sarroises selon zones économiques de destination et établi en pourcentage des ventes totales à l'étranger illustre ce déplacement des débouchés (71) :

	<u>vers la France</u>	<u>vers la RFA</u>	<u>vers les pays tiers</u>
1952	69,5 %	16,6 %	13,9 %
1953	62,8 %	19,1 %	18,1 %
1954	60,7 %	23,9 %	15,4 %
1955	57,1 %	26,0 %	16,9 %
1956	61,6 %	23,4 %	15,0 %

(70) On note que 48 % des ventes sarroises en France portent sur des produits CECA dont l'échange est indépendant du statut politique et économique de la Sarre, tandis que la proportion pour les ventes françaises en Sarre n'est que de 17 % de produits relevant du traité de la CECA.

Moniteur officiel du commerce et de l'industrie - n° 2091 - p.1039

(71) voir figure n° 15.

il en ressort une baisse des ventes vers la France, baisse compensée essentiellement par une augmentation des ventes vers la RFA, en particulier de produits industriels relevant de la CECA, alors que la part des ventes vers les pays tiers évolue de façon fort irrégulière ceci malgré le paiement de subventions à l'exportation vers ces pays (72).

L'examen des courants d'échange de la Sarre vers la France confirme le relatif déplacement des débouchés constaté ci-dessus où apparaissait bien le rétrécissement des ventes vers la France, dont la part dans l'export sarrois tombe de 69,5 % en 1952 à 57,1 % en 1955 ; le léger redressement constaté en 1956 (61,6 %) étant consécutif à une reprise des achats français en raison d'un ralentissement de la production française suite d'une part au rappel massif de réservistes en Algérie d'autre part du fait d'un hiver particulièrement rigoureux en 1955/56.

Caractéristique de cette évolution des courants d'exportation sarrois sous l'influence de la CECA, le développement fort différencié (en milliards de francs) des débouchés des produits sidérurgiques - A - d'une part, et des produits de l'industrie de transformation - B - ci-dessous :

ventes sarroises (en milliards francs) (73)

	vers FRANCE		vers ALLEMAGNE		vers Pays tiers	
	A	B	A	B	A	B
1950	15,3	22,4	5,8	1,8	8,1	5,1
1951	29,6	35,4	3,4	1,9	15,8	10,0
1952	40,5	48,7	7,2	3,5	10,2	10,1
1953	32,4	44,9	11,8	2,7	13,8	9,6
1954	29,9	50,8	21,0	3,4	10,8	8,1
1955	34,8	59,7	27,5	5,8	16,9	10,7
1956	41,5	72,5	26,3	6,9	20,8	11,1

(72) Pour compenser les difficultés des exportateurs français (et sarrois) suite au maintien du taux de change du franc français à un niveau trop élevé.

(73) Source : IHK des Saarlandes - rapport exercice 1955 - page 62.

A la lecture de ce tableau apparaissent fort bien les conséquences de la création de la CECA :

- pour les *produits sidérurgiques* - A - relevant du traité de la CECA la part des exportations vers la zone *devises* c'est-à-dire Allemagne et pays tiers, connaît un développement spectaculaire à partir de 1953.
- par contre pour les *produits des industries de transformation* - B - figurés à l'intérieur du cordon douanier de l'union économique franco-sarroise, la prépondérance du marché français demeure (74).

Si, bien sûr, la sidérurgie représente une part importante des ventes sarroises, les effets de la création de la CECA sur le commerce extérieur apparaissent d'une façon encore plus éloquente dans un tableau comparatif portant sur les débouchés de la Sarre pour l'ensemble des marchandises relevant de la CECA d'une part et pour les autres produits d'autre part (75).

Commerce extérieur de la Sarre - répartition des débouchés selon zone de destination en pourcentage des valeurs des exportations

	produits CECA vers			autres produits vers		
	FRANCE	ALLEMAGNE	Pays tiers	FRANCE	ALLEMAGNE	Pays tiers
1951	59,8 %	19,2 %	21,0 %	74,2 %	5,0 %	20,8 %
1952	64,3 %	22,4 %	13,3 %	76,8 %	8,3 %	14,9 %
1953	54,2 %	26,9 %	18,9 %	76,1 %	7,3 %	16,6 %
1954	48,7 %	34,1 %	17,2 %	78,8 %	7,5 %	13,7 %

(74) A la date du 1.12.1955 le gouvernement français abaissa de 7,5 % à 5 % les aides accordées aux exportations et cette mesure constituera encore un obstacle supplémentaire pour les débouchés sarrois dans la zone devises.

(75) Source : IHK des Saarlandes - rapport exercice 1954 - page 62.

Ceci est bien la preuve que, pour les produits relevant de la CECA, le marché commun fait la différence selon la position géographique des producteurs seulement, alors que pour les autres produits les barrières douanières demeurent (76).

III - LES RESULTATS DU COMMERCE EXTERIEUR SARROIS :
UN APPORT A L'AMELIORATION DE LA BALANCE COMMERCIALE
DE LA FRANCE

1. LES EVOLUTIONS SUCCESSIVES DE LA BALANCE GENERALE DU COMMERCE
EXTERIEUR SARROIS

Les premiers résultats complets publiés au sujet du commerce extérieur de la Sarre sont ceux relatifs à l'exercice 1950 qui font apparaître (77) :

Zones de commerce	VENTES sarroises		ACHATS sarrois	
	Volume	pourcentage	Volume	pourcentage
avec la France	61,3	61,2 %	90,4	85,4 %
avec l'Allemagne	20,2	20,2 %	13,5	12,9 %
avec les pays tiers	18,6	18,6 %	1,9	1,7 %
TOTAUX	100,1 milliards FF	100,- %	105,8 milliards FF	100,- %

(76) Encore convient-il de souligner que ce tableau ne rend pas entièrement compte, faute de découpage statistique précis, des ventes vers l'ensemble des pays CECA, ceux autres que l'Allemagne étant repris sous la générique *pays tiers*. Un tableau des ventes de produits CECA vers les pays du marché commun ferait ressortir de façon plus éloquente encore le développement de ces transactions.

(77) voir figures-annexes n° 11 et 15 - *évolution de la balance commerciale de la Sarre.*

L'analyse de ces résultats autorise les constatations suivantes :

- a) le commerce extérieur de la Sarre est encore en déficit, le taux de couverture import/export n'atteignant que 94,6 %
- b) aux achats comme aux ventes la France est, de loin, le partenaire privilégié de la Sarre avec une part de 85,4 % respectivement 61,2 % du total des échanges.
- c) le commerce avec la France laisse apparaître un excédent de 29,1 milliards de francs des ventes françaises en Sarre ; si ce résultat est avantageux pour le commerce français il est sans conséquence grave pour la Sarre, les achats étant réglés en francs en raison de l'union monétaire qui unit les deux pays (78).
- d) le commerce avec les pays de la zone *devises*, c'est-à-dire Allemagne et pays tiers, laisse apparaître un excédent de 23,4 milliards de francs (79).
Si ce résultat est flatteur pour le commerce sarrois il est en outre très avantageux pour l'économie française à laquelle il apporte un complément important de devises étrangères.

Il apparaît donc bien que la réorientation du commerce sarrois vers la France, ce virage à 180 degrés qui était l'un des buts du rattachement, est à présent chose faite.

(78) voir figure-annexe n° 13 - *Echanges de la Sarre avec les pays de la Zone franc.*

(79) voir figure-annexe n° 14 - *Echanges de la Sarre avec les pays hors Zone franc.*

Jusqu'en 1950 le commerce extérieur de la Sarre aura donc été déficitaire ; en effet encore en 1950, et la figure n° 11 le fait ressortir, l'importance des seules livraisons en provenance de France (valeur 90 milliards/francs) dépasse le montant des exportations sarroises, les achats en France du commerce de gros sarrois se montant à eux seuls à 27,6 milliards de francs.

Par contre en 1951 les courants d'échange s'infléchissent et, les figures 11 et 12 le démontrent, le commerce extérieur sarrois progresse à partir de 1951 et le bilan import/export devient positif pour la Sarre ; à noter la relative stagnation des échanges avec les pays tiers et l'Allemagne alors que les échanges, achats et ventes, avec l'union française progressent régulièrement (80).

Les résultats de la période 1950 - 1952 font apparaître à la fois un développement continu du volume total des transactions, tant aux achats qu'à la vente, et en outre une orientation toujours plus accrue des échanges vers la France. Par ailleurs la balance commerciale de la Sarre qui était encore déficitaire en 1950 s'établit en équilibre en 1951 pour devenir excédentaire en 1952 (81).

Commerce extérieur de la Sarre - évolution de la balance commerciale

Ventes sarroises				Achats sarrois			
Montant total (milliards FF)	vers France	vers Allemagne	vers Pays tiers	Montant total (milliards FF)	de France	de Allemagne	de pays tiers
	MM/FF	MM/FF	MM/FF				
100,1	61,3=61,2%	20,2=20,2%	18,6=18,6%	105,8	90,4=85,4%	13,5=12,9%	1,9 = 1,7%
149,9	97,4=64,9%	21,1=14,1%	31,4=21,0%	148,8	124,6=83,7%	21,0=14,1%	3,2 = 2,2%
179,1	124,4=69,5%	29,8=16,6%	24,9=13,9%	172,5	150,1=87,0%	30,1=11,7%	2,3 = 1,3%

(80) voir figure-annexe n° 11.

(81) voir figure-annexe n° 11.

Certes l'équilibre est précaire, + 1,1 milliards francs en 1951, puis un excédent de 6,6 milliards francs en 1952 sont néanmoins des indices pour une vitalité retrouvée de l'économie sarroise.

Divers éléments vont concourir au rétablissement de l'équilibre des échanges :

. A l'exportation

Le développement des livraisons de combustibles vers la France (82) mais surtout l'essor considérable à partir de 1950 des exportations de produits industriels, sont les fondements de cette augmentation des courants d'exportation.

Ainsi les exportations assurées par l'industrie sarroise (83) vers la France ont-elles plus que doublé en 2 ans passant de 42 milliards de francs en 1950 à 89 milliards en 1952 ; le graphique de la figure n° 8 renseignant sur la répartition en pourcentages des débouchés de l'industrie sarroise selon zones de destination :

Exercice	vers Sarre	vers France	vers Allemagne	vers Pays tiers	total export
1950	49,7 %	33,1 %	6,8 %	10,4 %	50,3 %
1951	46,8 %	36,1 %	3,5 %	13,6 %	53,2 %
1952	47,5 %	38,4 %	5,4 %	8,7 %	52,5 %

(82) figure n° 1.

(83) figure n° 12.

A relever la part importante de la production destinée à l'exportation et, à l'intérieur de celle-ci, le volume des transactions avec la France alors que les échanges avec l'Allemagne s'amenuisent constamment.

. A l'importation

Les achats déjà évoqués du commerce de gros sarrois (84) représentent à eux seuls plus de la moitié des importations totales :

valeur des importations sarroises

	<u>totales</u>	<u>dont commerce de gros</u>
1950	105,8 milliards FF	49,6 milliards FF
1951	148,8	80,4
1952	172,5	108,4

Les figures n° 13 - commerce extérieur avec les pays de la zone franc
et n° 14 - avec les pays hors zone franc
livrent une autre constatation fort intéressante :

- avec les pays de l'union française la Sarre reçoit davantage qu'elle ne vend, l'excédent $\frac{\text{import}}{\text{export}}$ étant constant
- avec les pays hors zone franc les exportations dominant, le rapport $\frac{\text{export}}{\text{import}}$ étant excédentaire, d'où un apport de devises pour l'économie française (en 1952 la Sarre assure 6,9 % des exportations de l'union économique pour une population de 2,2 %).

(84) voir figure-annexe n° 19.

Quant à la figure n° 15 qui représente, en pourcentage, la part respective des échanges sarrois avec ses différents partenaires commerciaux, elle illustre la double constatation (résultats de l'exercice 1952) :

- dans les deux cas, import et export, la France est le partenaire privilégié de la Sarre, 69,5 % des achats sarrois et 87 % des ventes s'effectuant avec la France,
- à l'importation, les achats en provenance des pays autres sont faibles (13 %) par contre à l'export, les ventes *hors zone franc* génératrices d'entrées de devises, s'élèvent à 30,5 % du commerce total.

Ce redressement de l'équilibre des échanges sera néanmoins remis en cause par la dépression générale de l'année 1953, exercice qui se soldera à nouveau par un déficit pour le commerce extérieur sarrois (- 8,5 milliards francs).

Mais à partir de 1955 la balance commerciale de la Sarre retrouvera un solde largement excédentaire.

Ainsi qu'il ressort du tableau suivant, cette évolution positive est due essentiellement au développement considérable des exportations qui, de 187,8 milliards de francs en 1954, passent à 249,9 en 1956, soit une progression de 33 % en l'espace de 3 ans (85).

(85) Centre National du commerce extérieur.
Mémento Sarre - page 33.

Balance commerciale de la Sarre (en milliards de francs)
(86)

<u>Années</u>	<u>Exportations</u>	<u>Importations</u>	<u>Solde</u>
1952	179,1	172,5	+ 6,6
1953	175,2	183,7	- 8,5
1954	187,8	187,7	+ 0,1
1955	225,1	203,9	+ 21,2
1956	249,9	234,8	+ 15,1

2. LES EXCEDENTS DE LA SARRE DANS LE COMMERCE AVEC LES PAYS DE LA ZONE
DEVISES

Toutefois l'élément dominant, à l'intérieur de la balance générale du commerce extérieur sarrois, sera constitué par la situation d'excédent continu des échanges de la Sarre avec la zone devises (87).

Résultat des échanges de la Sarre avec les pays hors zone franc
(milliards de francs)

Exercice	Exportations vers			Importations de			Excédent <u>Export</u> <u>Import</u>
	l'Alle- magne	les pays tiers	Total	l'Alle- magne	les pays tiers	Total	
1949	18,7	10,5	29,2	10,1	0,2	10,3	18,9
1950	20,2	18,6	38,8	13,5	1,9	15,4	23,4
1951	21,1	31,4	52,5	21,0	3,2	24,2	28,3
1952	29,8	24,9	54,7	20,1	2,3	22,4	32,3
1953	33,5	31,6	65,1	20,0	5,4	25,4	39,7
1954	44,9	28,9	73,8	21,7	5,3	27,0	46,8
1955	58,7	37,9	96,6	30,0	6,4	36,4	60,2
1956	58,6	37,6	96,2	42,0	9,5	51,5	44,7

(86) voir aussi figure-annexe n° 15.

(87) voir figure-annexe n° 14 - Le commerce extérieur de la Sarre avec les pays hors zone franc.

Ces résultats particulièrement flatteurs pour une économie à vocation exportatrice reposent sur un excédent important des échanges avec les pays tiers et sur l'attraction retrouvée, à partir de 1951 du marché allemand.

Et l'excédent de ces échanges sera, dans le cadre de l'union économique franco-sarroise, versé intégralement au crédit de la balance française des règlements extérieurs, laquelle, malgré cet apport, restera toujours largement déficitaire : 151 milliards de francs en 1950, 399 milliards en 1951, 494 milliards en 1952, 206 milliards en 1953 (88).

IV - LE BILAN DU COMMERCE EXTERIEUR SARROIS REFLET DES ORIENTATIONS POLITIQUES FRANCAISES

Les années à partir de 1948 dominées encore par les problèmes de la reconstruction, marquées par un besoin de rattrapage en biens de consommation de populations sortant des privations de la guerre (89), permettent déjà de constater une accélération de l'augmentation de la production industrielle par rapport à l'évolution constatée au cours des exercices 1945 - 1947.

De même, le rattachement de la Sarre à la sphère économique française permet à la population sarroise de disposer, dès 1948, des produits agricoles et alimentaires en provenance de France et des pays de l'Union française.

(88) Source : Crédit Lyonnais - rapports annuels du Conseil d'administratio

(89) En 1949 seulement intervint en France la fin du rationnement et des tickets et la liberté aux produits et articles contingentés.
CCI de la Moselle - rapport annuel exercice 1949.

Mais, et ce sera l'enseignement principal que l'on peut tirer de l'analyse des résultats du commerce extérieur de la Sarre pour la période 1948 - 1952, l'insertion dans la sphère économique française est réussie et la Sarre se trouve alors, du point de vue économique s'entend, fortement amarrée à la France.

Quant à la période 1953 - 1956, ses résultats auront démontré à la fois l'interdépendance de la Sarre avec la sphère économique française, preuve en est cette *cassure* du développement économique constatée en 1953 en France et en Sarre au milieu d'une économie occidentale en expansion, et d'autre part les effets du marché commun sur les échanges de la Sarre avec ses différents partenaires.

Néanmoins, sous le double effet de la création de la CECA d'une part, qui permet aux produits de base de s'affranchir des barrières douanières, et du rôle déclinant du charbon sur les marchés énergétiques d'autre part, des voix s'élèvent de part et d'autre dans l'ensemble franco-sarrois (90) pour mettre en doute la nécessité du maintien de l'union économique et douanière. Et les résultats des échanges de la Sarre avec la France d'un côté, l'Allemagne et les pays tiers d'un autre côté peuvent également être interprétés différemment si l'on retire la Sarre de l'union économique ; ainsi, en 1954, le bilan du commerce extérieur de la Sarre avec les pays hors zone franc est positif (91) :

(90) Revue ENTREPRISE du 15.10.1955 (p.p. 72/73) en analysant les conventions de coopération économique franco-sarroise du 3.5.55 fait ressortir les avantages respectifs pour la France et la Sarre de ces textes et admet que ceux-ci s'équilibrent à présent pour les 2 partenaires, même que *les sarrois ne gagneraient pas au change* s'ils rejetaient le statut européen.

(91) voir figure n° 14.

exportations sarroises	:	73,8 milliards
importations sarroises	:	<u>27,0</u>
excédents	:	46,8 milliards FF

Dans le cadre de l'union économique cet excédent de devises d'un montant de 46,8 milliards s'inscrit donc au bénéfice de la balance du commerce extérieur français.

Mais comme par ailleurs le bilan des échanges de la Sarre avec les pays de la zone franc est à l'avantage de la France :

ventes françaises en Sarre	:	160,6 milliards
ventes sarroises en France	:	<u>114,0</u>
excédents	:	46,6 milliards FF

il est permis de penser que si la Sarre ne faisait plus partie de la sphère économique française, cet excédent de 46,6 milliards représenterait des entrées de devises pour la France et contre-balancerait exactement les 46,8 milliards qu'apportait à l'union les excédents des échanges sarrois avec les autres pays.

Concernant plus particulièrement le commerce germano-sarrois, les milieux économiques sarrois souhaitaient obtenir des assouplissements en matière d'importations en provenance de RFA ; en effet ces échanges s'établissaient nettement à l'avantage de la Sarre :

1952	+	9,7 milliards/francs	excédent	en	faveur	de	la	Sarre
1953	+	13,5	"	"	"	"	"	"
1954	+	23,2	"	"	"	"	"	"
1955	+	28,7	"	"	"	"	"	"

excédents que le commerce sarrois aurait souhaité utiliser pour des achats en Allemagne.

Ainsi était posée, à partir de 1955, en termes économiques, la question politique de la nécessité du maintien de l'union franco-sarroise.

CHAPITRE VI

LA CONSOLIDATION DES ECHANGES FRANCO-SARROIS
DE 1948 À 1956

Dans l'étude du commerce extérieur de la Sarre nous avons souligné toute l'attraction exercée par la France sur l'économie sarroise :

- plus des 2/3 des achats sarrois, près de 9/10 des ventes sarroises à l'extérieur s'effectuent avec la France.

Pour la France le marché sarrois est tout aussi intéressant, la Sarre étant dans l'ordre d'importance le troisième acheteur (derrière l'Algérie et l'Allemagne) et le 3e fournisseur (après les USA et l'Allemagne) de la France (92).

L'analyse des courants d'échange du commerce franco-sarrois est donc doublement intéressante car :

- commercialement il s'agit d'un volume de transactions fort important,
- politiquement l'étude permettra de mesurer les résultats de l'union économique.

Ce sera l'objectif du présent chapitre.

(92) Moniteur officiel du commerce et de l'industrie
n° 2091 du 25 mars 1959 - page 1039.

Néanmoins avant de passer à l'examen des échanges franco-sarrois quelques remarques préliminaires s'imposent.

Compte tenu de l'appartenance économique de la Sarre à la France, les échanges extérieurs sarrois ne font l'objet d'aucune statistique douanière distincte, leurs résultats étant inclus dans ceux du commerce extérieur français.

Le seul moyen d'obtenir un aperçu des relations économiques entre la France et la Sarre est d'utiliser les statistiques sur le trafic (trafic ferroviaire, routier et fluvial) en employant, à titre de complément, les statistiques sur la vente du charbon et des produits sidérurgiques.

De ce fait il n'est pas toujours possible de déterminer avec exactitude la valeur des marchandises importées ou exportées ; la statistique du trafic permet néanmoins de suivre l'évolution des échanges de groupes de marchandises identiques au cours des différentes périodes étudiées ; cependant cet inconvénient est acceptable lorsque l'étude porte, comme dans le cas de la Sarre, sur des échanges où les produits de l'industrie lourde représentent l'essentiel des transactions car il est possible dans ce cas de comparer et d'interpréter des résultats établis selon des quantités.

Toutefois, dans la statistique du trafic, les pays expéditeurs et destinataires ne correspondent pas toujours aux pays d'origine et de consommation ; cette remarque vaut en particulier pour les transports en provenance et à destination des ports maritimes français.

Toutefois, et hormis le trafic routier pour lequel les statistiques présentent des lacunes qui ont du parfois être comblées par des approximations, les statistiques fer-

roviaires et fluviales offrent au chercheur des résultats complets et très détaillés par nature de marchandises ; par contre le trafic par colis postaux n'a pu être inclus en l'absence de renseignements sur la valeur commerciale des envois.

Enfin le trafic aérien où les quantités de marchandises transportées étaient, du point de vue poids, insignifiantes, n'a pas été pris en compte.

I - LES VENTES SARROISES EN FRANCE : LES CONTRAINTES D'UNE ECONOMIE SOUS TUTELLE

1. L'EVOLUTION DES ECHANGES D'UN REGIME D'OCCUPATION VERS DES RELATIONS COMMERCIALES NORMALISEES

La recherche de la maîtrise des ressources du sous-sol sarrois avait été la pierre d'achoppement de la politique française en Sarre. La réalisation de l'union économique devait ancrer définitivement la Sarre à la France et, en particulier, résoudre le problème de l'obtention du charbon sarrois.

L'analyse des exportations sarroises vers la France, établies en tonnages d'après la statistique du trafic, permet de bien cerner les parts respectives des différents postes des ventes sarroises.

Ainsi pour la période 1950 - 1952, les échanges commerciaux avec la France s'établissent en moyenne annuelle à (93) :

 (93) Industrie und Handelskammer Saarbrücken :
Européanisation de la Sarre - pages 47 à 49.

exportations totales	6.650.000 tonnes	
dont combustibles	4.885.000 t	soit 73,5 %
produits sidérurgiques	914.000 t	13,7 %
autres marchandises	850.000 t	12,8 %

le poste *autres marchandises* se décomposant lui-même en :

produits métallurgiques	148.000 t
produits chimiques	192.000 t
engrais	229.000 t
pierres et terres	70.000 t
produits céramiques et verres	76.000 t
bois	31.000 t
ferrailles	30.000 t
marchandises diverses	74.000 t

Un examen plus approfondi des deux postes principaux, combustibles et produits sidérurgiques, qui assurent près des 9/10e des ventes sarroises, fait ressortir l'évolution des courants d'échange de ces groupes de marchandises.

. les combustibles

Nous avons vu (cf chapitre V) que, à partir de 1948, l'augmentation de la production charbonnière sarroise se fit au bénéfice des exportations vers la France qui vont progresser de 1,5 millions de tonnes en 1948 à 4,2 millions/tonnes en 1951 (94).

(94) voir figure-annexe n° 1.

Ces approvisionnements sont particulièrement appréciables pour l'industrie française qui traditionnellement devait importer des combustibles de l'étranger (95) :

22 millions/tonnes en 1938

10 millions/tonnes en 1946.

Cet apport de charbon sarrois présente en outre l'avantage d'éviter des sorties de devises car pouvant être réglé en francs français et, à la lumière de ces chiffres, il est permis d'affirmer que la politique française à l'égard de la Sarre a été couronnée de succès.

. Les produits sidérurgiques et métallurgiques

Second poste des exportations sarroises vers la France par l'importance des tonnages, les ventes de la sidérurgie vont croître régulièrement passant de 96.000 tonnes en 1946 à 396.000 t en 1948 pour atteindre 1.023.000 t en 1952.

Certes le démarrage de la sidérurgie sarroise aura été plus lent que celui des charbonnages mais, et plus encore que les combustibles le marché français s'appropriera la part essentielle des ventes sarroises à l'étranger (96).

Il en sera de même pour les produits métallurgiques dont le produit des ventes vers la France connaîtra un développement spectaculaire (valeur des ventes) :

 (95) Source : die französischen Steinkohlenbezüge
 cité par : Saarländische Wirtschaftszahlen

(96) voir figure-annexe n° 7.

et entraîner un ralentissement continu des livraisons sarroises.

A l'examen de cette évolution l'on ne peut que souscrire aux déclarations d'un auteur sarrois (99) affirmant :

nach 1945 bestimmte das französische Versorgungsinteresse.

Ainsi durant cette première période de fonctionnement de l'union économique la Sarre avait fourni une part appréciable de ses productions de base au marché français, produits que celui-ci avait absorbés facilement compte tenu des besoins importants de l'époque, et aussi, il faut le souligner, de l'orientation imprimée aux exportations sarroises pratiquement contraintes à s'écouler vers la France.

2. A PARTIR DE 1952 L'APPARITION DES NOUVELLES SOURCES ENERGETIQUES ET LA MODERNISATION DE L'APPAREIL INDUSTRIEL FRANCAIS, SOURCES DE TENSIONS DANS LES RELATIONS FRANCO-SARROISES

Nous avons vu (100) les profondes modifications que vont subir les économies du monde occidental après 1952.

Si certaines, comme la crise conjoncturelle des années 1953/1954 n'auront qu'un effet passager d'autres, telles que la reconversion vers de nouveaux moyens énergétiques ou le spectaculaire développement de la capacité de production de l'appareil industriel français, exerceront des

 (99) S. HELLWIG - Die wirtschaftliche Verflechtung der Saarindustrie mit ihren Nachbargebieten - page 86.

(100) voir chapitre IV.

1949	:	12.885 millions/francs	
1950	:	15.609	"
1951	:	23.661	"
1952	:	33.926	"

le marché français représentant, pour l'exercice 1952, 73,9 % des exportations sarroises (97).

Comme les 3 postes examinés, sidérurgie, métallurgie et combustibles représentaient en 1950 93,7 % du total des ventes sarroises en France (98) nous avons cerné l'essentiel de l'un des courants d'échange entre les deux partenaires.

Mais l'exemple le plus caractéristique des effets d'un statut d'occupation évoluant progressivement vers une économie répondant davantage aux lois du marché est fourni par le graphique de la figure n° 10 - échanges d'énergie entre la France et la Sarre.

En 1946 en effet 192 millions kwh d'une production totale sarroise de 550 millions kwh, soit plus du tiers, étaient dirigés vers la France ; les livraisons sarroises vers la France allaient se maintenir à un haut niveau jusqu'en 1949 pour commencer à baisser en 1950 et s'effondrer littéralement à partir de 1952, la France commençant à se suffire à elle-même en la matière.

En particulier la mise en service de la Centrale Emile Huchet à Carling en 1951 allait précipiter ce processus

(97) Die Saarindustrie im Jahre 1952 - page 87.

(98) Saarländische Wirtschaftszahlen - exercice 1950.

effets durables sur l'orientation des ventes sarroises (101).

De plus l'ouverture le 10.2.1953 du marché commun du charbon et de l'acier va également donner une importance nouvelle au problème des débouchés.

Toutes ces influences, parfois contradictoires, vont imprimer leur marque aux courants d'échange entre la Sarre et la France.

. Volume des ventes sarroises aux pays de l'union française

Les ventes sarroises vers la France qui de 1949 à 1952 avaient plus que doublé, passant de 56,6 à 124,4 milliards de francs (102), vont à partir de 1953, subir une nette déflation :

exportations sarroises vers les pays de la zone franc

<u>Exercice</u>	<u>Valeur</u> (milliards francs)	<u>Part du marché français</u> <u>dans le total de l'export</u> <u>sarrois</u>
1949	56,6	66 %
-----	-----	-----
1952	124,4	69,5 %
1953	110,1	62,8 %
1954	114,0	60,7 %
1955	128,5	57,1 %
1956	153,7	61,6 %

(101) Dès 1954 la Chambre de commerce et d'industrie de la Sarre constatait que les industries sarroises ne pourront guère espérer défendre leurs débouchés contre des usines concurrentes françaises.
Source : Européanisation de la Sarre - Op. cit. page 25.

(102) voir figure-annexe n° 11.

En fait et compte tenu de l'érosion de la monnaie nous assistons entre 1952 et 1955 à une chute brutale du commerce sarrois avec la France ; et cette baisse affecte non seulement la valeur des transactions mais également la part du marché que représentent les débouchés vers la France, marché français dont la part va reculer de 69,5 % à 57,1 %.

Cette baisse dans la part des débouchés vers la France illustre d'autre part les variations des courants d'échange résultant de la création du marché commun ; or les marchandises relevant du traité de la CECA représentent en 1955 avec 65,8 milliards de francs plus de la moitié des ventes sarroises à la France lesquelles s'étaient élevées à 128,5 milliards (103).

Quant à la reprise du volume des transactions constaté en 1956 il est dû à une augmentation de l'activité économique en France et aussi au fait que les industries sarroises commencent à installer des filiales en France et à y constituer des stocks en prévision du rattachement de la Sarre à l'Allemagne (104).

. Structure des ventes sarroises

Pour l'année 1955 nous allons pouvoir disposer, pour la première fois depuis l'établissement de l'union éco-

(103) Ventes sarroises vers la France - produits relevant du traité de la CECA	
- fer, fonte et acier	39,6 milliards francs
- combustibles	23,1
- scories et laitiers de H.F.	3,1
Total	<u>65,8</u>

C.N.C.E. - Mémento commercial Sarre - Op. cit. page 75.

(104) Lagebericht der IHK des Saarlandes - année 1956 - page 7.

nomique franco-sarroise, en fait depuis la fin de la guerre en 1945, d'une statistique du commerce extérieur sarrois établie par groupes de marchandises et selon la valeur de celles-ci.

En l'absence de statistiques douanières mais afin de déterminer le volume des échanges franco-sarrois en 1955, échanges qui devront servir de base à la fixation des contingents qui seront admis ultérieurement en franchise de douane (105), l'administration sarroise avait entrepris, en questionnant tous les industriels et commerçants de Sarre, de chiffrer par poste douanier du tarif français les achats et les ventes avec la France au cours de cette année 1955.

Par ordre d'importance, ces transactions se classent comme suit en 1955, compte tenu des branches d'activité principales (106) :

- sidérurgie	27 %
- industries de transformation	29 %
- combustibles	18 %
- industrie du verre, céramique et chimie	10 %
- commerce de gros	7 %
- divers	9 %

Cette statistique de l'exercice 1955 confirme les analyses des exercices précédents établies essentiellement en volume des tonnages selon la statistique du trafic, à savoir que les 4 postes principaux des ventes sarroises à la France : la sidérurgie, les produits des industries de transformation de la sidérurgie, les verres et céramiques et les

 (105) Listes A et B définies à l'article 63 du traité sur la Sarre du 27.10.1956.

(106) CNCE - Op. cit. pages 38 à 45.

combustibles représentent 84 % de ce courant d'échanges.

Dans les lignes qui suivent nous allons tenter de dégager les tendances observées dans l'évolution des ventes sarroises vers la France et ce pour les branches d'activité principales.

a) *les combustibles*

Après avoir atteint leur apogée en 1951 avec un total de 4,2 millions de tonnes, les livraisons de charbon sarrois à la France déclinent en tonnage mais aussi en part de marché, la production globale sarroise continuant de croître modérément :

débouchés de la production houillère en Sarre (107)

Exercice	Production totale	Exportations vers		
		France	Allemagne	pays tiers
1951	16,2	4,2	3,1	1,0
1952	16,2	3,7	3,3	0,7
1953	16,4	3,9	3,4	1,4
1954	16,8	3,9	3,9	1,6
1955	17,3	3,6	4,0	2,0
1956	17,0	3,7	3,5	1,0

A travers ces chiffres apparaissent à la fois le plafonnement progressif de la production globale et une réduction des ventes vers la France telle qu'en 1955, et ce

(107) voir figure-annexe n° 1.

pour la première fois depuis 1949, les ventes vers l'Allemagne dépassent celles effectuées en France.

Cette évolution est due essentiellement à la création de la CECA qui a entraîné la suppression de diverses pratiques contraires à la libre concurrence des produits. En particulier les accords SWITCH ont été levés ainsi que les rabais de zones consentis aux charbons lorrain et sarrois vers l'Allemagne du Sud.

Aussi le charbon sarrois face à une réduction de ses débouchés en France se verra confronté à une concurrence accrue des charbons de la Ruhr sur les marchés allemands, marchés qu'il ne pourra conserver qu'en pratiquant une politique de prix réduits venant grever le bilan des houillères de la Sarre (108) (109).

Quoi qu'il en soit, sous le double effet de la montée des moyens énergétiques nouveaux et du développement de la production française qui passe de 43,2 millions tonnes en 1948 à 55,3 en 1955 il apparaît bien que le problème des livraisons de charbon sarrois à la France commence à se présen-

(108) Afin d'obtenir en échanges techniques des coques de la Ruhr sans débours de devises, le charbon sarrois vendu en Allemagne ne peut l'être qu'au prix du marché, soit une perte de 900 F à la tonne pour la régie des mines de la Sarre. Le déficit total qui en découle (3,5 milliards FF) est couvert à raison de 2 milliards FF par la caisse des compensations, le reste demeure à la charge de la Régie.
Werner BOSCH - Wirtschaftliche Struktur des Saarlandes - page 28.

(109) Au cours du débat du 23.10.1953 à l'assemblée nationale sur la notification des accords de mai 1953 il est fait état d'une aide de 3 milliards de francs à la régie des mines de la Sarre pour couvrir le déficit des opérations d'échange de charbon entre la France et la Sarre.
Source : Archives Crédit Lyonnais Paris - dossier X - b 1948-1955.

ter sous des aspects nouveaux et cette situation ne manquera pas de peser sur le climat des relations franco-sarroises.

b) produits sidérurgiques et des industries de transformation de l'acier

Ce groupe de marchandises qui en 1955 représentait 56 % de la valeur des ventes sarroises vers la France subit à la fois les effets de la dépression enregistrée sur les marchés français en 1953 mais aussi et surtout les conséquences de la réalisation des vastes programmes de modernisation entrepris dans la sidérurgie française (110) :

	<u>Production d'acier de la Sarre</u>	<u>ventes d'acier sarrois en France</u>	<u>Production française d'acier</u>
1952	2.803.000 t	1.023.000 t	10.867.000 t
1953	2.664.000 t	839.000 t	9.974.000 t
1954	2.787.000 t	776.000 t	10.626.000 t
1955	3.144.000 t	876.000 t	12.592.000 t
1956	3.349.000 t	970.000 t	13.398.000 t

Ainsi les ventes d'acier effectuées vers la France régressent et passent de 45,4 % en 1952 à 34,4 % des exportations totales sarroises en 1956. Certes les possibilités nouvelles qu'offre le marché commun ne sont pas étrangères à cette modification de débouchés, mais il n'en demeure pas moins que la sidérurgie française dont la production aura augmenté de 25 % entre 1952 et 1956 est à présent en mesure de satisfaire les besoins nationaux obligeant la sidérurgie sarroise à rechercher d'autres marchés.

(110) Voir figure n° 3, évolution comparée de la production d'acier en France et en Sarre.

c) industries de l'énergie

Alors que les livraisons d'énergie électrique par la Sarre vers la France continuent de décroître (111) et ne représentent plus que des quantités insignifiantes en 1956, par contre les livraisons de gaz industriel enregistrent un développement important (112).

livraisons de gaz industriel de la Sarre vers la France

1952	46,6 millions/m ³
1953	49,2 "
1954	57,5 "
1955	130,4 "
1956	167,1 "

En effet, la mise en service en 1954 du gazo-duc de Burbach vers Carling et Paris va permettre à l'industrie sarroise d'augmenter le champ de ses débouchés vers la France débouchés qui auparavant, compte tenu du réseau de distribution existant, se trouvaient limités à l'est mosellan (113).

Ainsi au travers des résultats des années 1955 et 1956, maints indices convergents confirment, avec la baisse des ventes sarroises vers la France, la fin de l'association exclusive de la Sarre avec le seul marché consommateur français. Toutefois cette orientation nouvelle va obliger l'in-

 (111) voir figure n° 10 - en fait à partir de 1953 la Sarre va importer de l'énergie électrique de France.

(112) voir figure n° 4.

(113) Les livraisons de gaz allaient exclusivement à la ville de Forbach reliée au réseau urbain de Sarrebruck.

dustrie sarroise à rechercher ailleurs des débouchés pour sa production, recherche rendue difficile, entr'autres, par le niveau de la monnaie française.

II - LES VENTES FRANCAISES EN SARRE : UN DEBOUCHE INTERESSANT POUR LES EXPORTATIONS FRANCAISES

Le chiffre d'affaires réalisé par les exportateurs français sur le marché sarrois est important ainsi qu'en témoignent les résultats des ventes françaises en Sarre qui s'élevèrent à :

1949	68,0 milliards de francs
1950	90,4
1951	124,6
1952	150,1
1953	158,3
1954	160,6
1955	167,5
1956	183,3

Mais plus encore que le triplement des ventes durant cette période il convient de faire ressortir la part importante des ventes françaises qui représentent plus de 80 % des achats sarrois à l'étranger (114).

Néanmoins, et à la différence du courant d'échanges Sarre vers France, les ventes françaises en Sarre révèlent

(114) voir figure-annexe n° 15.

une structure plus différenciée entre les différents groupes de marchandises concernées.

1. UNE STRUCTURE DIFFERENTE DE CELLE DES VENTES SARROISES EN FRANCE

En tonnage les ventes françaises vers la Sarre (7.806.000 t en moyenne annuelle pour la période 1950/1952) sont plus élevées que les quantités des ventes sarroises vers la France.

En l'absence de statistique douanière qui pourrait renseigner sur la valeur des échanges par groupes de marchandises, la statistique du trafic permet néanmoins de se rendre compte de la nature des importations en provenance de France et de la part respective de chaque groupe de marchandises durant ces premières années de fonctionnement de l'union économique franco-sarroise.

Le détail des achats sarrois en France s'établit comme suit (115) :

- minerais de fer	5.871.000 tonnes	soit 75,2 %
- combustibles	226.000 tonnes	2,8 %
- produits alimentaires	374.000 tonnes	4,8 %
- autres marchandises	1.335.000 tonnes	17,2 %
	<hr/>	
TOTAL	7.806.000 tonnes	

(115) Européanisation de la Sarre - Op. cit. pages 51 à 53.

Le poste *autres marchandises* se répartissant quant à lui en :

- produits sidérurgiques	146.000 t
- pierres et terres	524.000 t
- produits chimiques	171.000 t
- bois	241.000 t
- ferrailles	108.000 t
- marchandises diverses	145.000 t
	(1.335.000 t)

Ainsi comme pour les combustibles dans les ventes sarroises vers la France, dans les ventes françaises en Sarre un groupe de marchandises, les minerais de fer, représente à lui seul les 3/4 des échanges.

Avec les minerais, les postes principaux des ventes françaises en Sarre concernent les produits agro-alimentaires, l'approvisionnement du commerce de gros sarrois en produits de consommation courante et, à partir de 1949, des livraisons, relativement modestes, de charbons lorrains dans le cadre des échanges techniques de combustibles.

Néanmoins, et à la différence des ventes sarroises, les ventes françaises vers la Sarre sont quelque peu plus diversifiées pour les marchandises autres que celles du poste dominant.

. *Minerai de fer*

Le développement important de la production sidérurgique sarroise (116) nécessite des livraisons accrues de mi-

(116) voir figure-annexe n° 3.

nerai de fer lorrain (117) ; en particulier à partir de 1951 les livraisons de minerai vont atteindre des tonnages considérables :

livraisons de minerai de fer français en Sarre

1949	3.902.168 tonnes	(indice 100)
1950	4.529.095 t	116
1951	6.174.652 t	158
1952	6.944.432 t	178
1953	7.175.070 t	183
1954	7.077.314 t	181
1955	8.062.822 t	206
1956	7.789.025 t	200

L'étroite interdépendance entre le bassin lorrain et l'industrie sidérurgique sarroise apparaît mieux encore au vu des autres achats de minerai de fer effectués par la sidérurgie sarroise (118) au Luxembourg et en Allemagne et qui ne dépasseront jamais les 63.000 tonnes au cours de la période considérée (119).

Pour clore cette partie réservée aux tonnages des ventes françaises en Sarre signalons encore quelques livraisons fort modestes de combustibles lorrains à titre d'échanges techniques (120) :

(117) voir figure-annexe n° 20.

(118) Saarländische Wirtschaftszahlen - rapports annuels
Verbrauch der saarländischen Hochöfen an Eisenerzen.

(119) voir chapitre V ci-dessus.

(120) Source : Saarländische Wirtschaftszahlen - rapports annuels
Brennstoffbezug des Saarlandes.

1948	25.000 tonnes
1949	163.000 t
1950	215.000 t
1951	234.000 t
1952	181.000 t
1953	199.000 t
1954	156.000 t
1955	204.000 t
1956	166.000 t

Comme pour les échanges du sens Sarre vers France, les résultats de l'exercice 1955 établis en valeur par groupes de marchandises classées selon la statistique douanière vont donner une autre image des ventes françaises en Sarre.

Ces ventes se classent comme suit, par ordre d'importance et compte tenu des branches d'activité dominantes (121) :

- commerce de gros	42 %
- commerce de détail	16 %
- sidérurgie	15 %
- industrie de l'alimentation	6 %

La caractéristique dans ces fournitures de la France à la Sarre est la prédominance des denrées agro-alimentaires et des biens de consommation destinés au commerce, lesquels produits assurent à eux seuls les deux tiers de la valeur des ventes françaises en Sarre.

 (121) C.N.C.E. - Mémento Sarre - Op. cit. pages 45 à 52.

Une première constatation s'impose à propos des ventes françaises en Sarre où, à la différence des ventes sarroises en France, les rapports entre tonnages et valeurs des marchandises divergent totalement.

Ainsi les minerais de France qui, en tonnage, représentent en 1955 avec 8.062.822 tonnes près des trois quarts (72,9 %) des tonnages totaux importés en Sarre, ces mêmes minerais repris au § V - 26 de la nomenclature douanière pour une valeur de 15.509,1 millions de francs ne représentent que 1/10e (9,45 %) du montant des achats sarrois en France.

A l'examen des statistiques de l'exercice 1955 qui, rappelons-le, sont les premières à être établies en valeur, apparaît ainsi une toute autre image des courants d'échange de la France vers la Sarre ; en effet le découpage plus affiné selon la nomenclature douanière fait ressortir les valeurs suivantes pour les différents postes des achats sarrois (122) :

Nature des marchandises	%	valeur
- animaux et produits du règne animal (B.O.F.)	11,4	19.061,4 millions F
- produits du règne végétal et des industries alimentaires	17,9	29.941,3 "
- minerais de fer	9,2	15.509,1 "
- combustibles et produits minéraux	7,7	12.993,9 "
- industries chimiques	4,3	7.156,8 "
- plastiques, peaux, cuirs, bois et papiers	7,6	12.718,6 "
- textiles et chaussures	12,8	21.256,9 "
- métaux	12,4	20.885,3 "
- machines et matériel électrique	6,9	11.588,9 "
- marchandises diverses	9,8	16.388,0 "
	100 %	167.500,- millions F

Comparés au résultat des ventes sarroises vers la France, valeur 128,5 milliards francs - 3 marchandises dominantes, les achats sarrois en France reflètent des différences importantes, en volume d'abord puisque s'élevant à 167,5 milliards, mais surtout par la structure de ce courant d'échanges de France vers Sarre.

Alors que les ventes sarroises portent surtout sur des matières premières (combustibles) ou des produits peu élaborés (sidérurgie) les achats sarrois en France font plus largement appel aux produits de culture et d'élevage ou d'industries de transformation tels que textiles, chaussures bois et papiers...

De même la part des produits CECA dans les achats sarrois en France ne représente que 29 milliards de francs (123) soit 17,3 % du total alors que les ventes sarroises à la France étaient composées pour plus de 50 % de produits relevant du traité de la CECA.

Cette constatation relative à la proportion des produits CECA dans les courants d'échange entre la France et la Sarre montre à l'évidence que les échanges franco-sarrois qui avaient été favorisés par l'union économique et l'existence d'une barrière douanière avec l'Allemagne, sont naturellement les plus sensibles aux nouvelles conditions de la concurrence allemande ; aussi peut-on penser que les déplacements des débouchés qu'aura suscité la mise en oeuvre du marché commun ne seront pas sans influence sur les implications politiques entre la France et la Sarre.

(123) minerais de fer	15,509 milliards francs
combustibles et produits minéraux	12,994 " "
divers CECA	0,600 " "

Les résultats du commerce extérieur de la Sarre avec les pays *hors zone franc* (124) font d'ailleurs bien ressortir les diverses tendances constatées suite à la création du marché commun : les excédents des exportations sur les importations qui augmentaient régulièrement jusqu'en 1955 (excédent $\frac{E}{I}$ de 60,2 milliards francs), ces excédents tombent à 44,7 milliards francs en 1956 suite à un développement important des importations lesquelles passent de 36 à 51 milliards alors que les exportations plafonnent à 96 milliards de francs.

2. L'IMPORTANCE DU POSTE DES BIENS DE CONSOMMATION DANS LES VENTES FRANCAISES EN SARRE

. Les achats du commerce de gros sarrois

Nous avons vu comment, à partir de 1948, la réalisation de l'union économique et la barrière douanière entre la Sarre et l'Allemagne avaient obligé le commerce de gros sarrois à se tourner vers le marché français pour ses approvisionnements. Si la tendance enregistrée à partir de 1948, où 63,7 % des achats provenaient de France, se sera quelque peu infléchie au cours des années suivantes, par contre il convient de relever le développement important du chiffre d'affaires de cette branche d'activité qui constitue le meilleur indicateur de l'évolution de la consommation des ménages en Sarre :

(124) voir figure-annexe n° 14.

achats du commerce de gros sarrois (125)

	<u>montant total</u> <u>des achats</u>	<u>dont en provenance de France</u>	
1948	39.432 millions FF	25.151 millions FF	soit 63,8 %
1949	42.173 "	23.924 "	" 56,7 %
1950	49.662 "	27.600 "	" 55,5 %
1951	80.400 "	40.100 "	" 49,9 %
1952	108.426 "	50.008 "	" 51,2 %
1953	120.854 "	65.850 "	" 54,5 %
1954	122.321 "	66.122 "	" 54,0 %
1955	138.731 "	70.121 "	" 50,5 %
1956	158.386 "	72.836 "	" 46,0 %

L'importance des transactions concernant les biens de consommation apparaît pleinement en comparant les valeurs de celles-ci au total des ventes françaises en Sarre :

Exercice	Total des ventes françaises en Sarre	dont biens de consommation	Pourcentage
1952	150 milliards FF	108 milliards FF	72 %
1953	158 "	120 "	76 %
1954	160 "	122 "	76 %
1955	167 "	138 "	82 %
1956	183 "	158 "	86 %

De plus il apparaît qu'au cours des années 1953/1954 ce poste des achats a moins fléchi, en valeur absolue, que le reste des ventes françaises composé de produits industriels qui ont été plus sensibles à la dépression économique consta-

tée au cours de ces exercices ; et ceci bien que le commerce de gros sarrois ait eu à souffrir à partir des années 1953 des achats clandestins effectués en Allemagne dont la frontière était toute proche (126).

. Les produits agro-alimentaires

Le rattachement de la Sarre en 1948 et l'ouverture des frontières avec la France avaient provoqué un afflux considérable de produits alimentaires en provenance de France.

La satisfaction des besoins de la population étant à présent assurée, il se produit, à partir de 1950, un certain tassement de ces achats. Néanmoins la part de la consommation sarroise que fournit la production française demeure importante :

livraisons de France et part de la consommation sarroise

	<u>produits laitiers (127)</u>		<u>viandes (128)</u>	
1948	7.716 t	30 %	12.134 t	63 %
1949	17.540 t	41 %	22.692 t	76 %
1950	20.048 t	37 %	26.954 t	74 %
1951	21.012 t	33 %	25.397 t	66 %
1952	24.210 t	35 %	29.284 t	70 %
1953	33.621 t	40 %	34.149 t	65 %
1954	36.641 t	38 %	35.325 t	66 %
1955	34.601 t	34 %	37.932 t	69 %
1956	35.478 t	32 %	39.409 t	68 %

(126) La chambre de commerce et d'industrie de la Sarre estime que ces achats clandestins en Allemagne ont entraîné une diminution sensible du chiffre d'affaires normal du commerce sarrois.

Source : Européanisation de la Sarre - Op. cit. page 15.

(127) voir figure-annexe n° 22. p. 323

(128) voir figure-annexe n° 5. p. 306

L'évolution de la consommation de viande des populations sarroises en kilogramme/an par habitant confirme la satisfaction des besoins après les années de pénurie de l'après-guerre (129) :

1946	7,94 Kg/an
1947	12,56
1948	21,43
1949	32,18
1950	38,39
1951	40,06
1952	40,49
1953	44,62
1954	45,05
1955	48,00
1956	49,20

Pour les autres produits alimentaires importés en Sarre la statistique de l'exercice 1950 fait apparaître (130) les achats suivants (en milliers de tonnes) :

blé	65,0
farine	27,8
conserves	0,7
poissons	2,9
légumes	20,0
pommes de terre	56,8
fruits	19,5
sucres	5,7
vins	4,3

 (129) Saarländische Wirtschaftszahlen - rapports annuels.

(130) Werner BOSCH - Saargutachten - page 84, tableau annexe 113.

Quoi qu'il en soit et hormis quelques achats de pommes de terre en Allemagne la dépendance de la Sarre en matière de produits alimentaires demeure importante pour de nombreux postes ; ainsi en 1952 la production sarroise ne couvrait que (131) :

blé	20,9 % de la consommation
seigle	57,7 %
orge	22,1 %
légumes	55,0 %
beurre	21,8 %
oeufs	34,6 %
viandes	30,0 %

le complément devant être importé de France ou des colonies (132) et cette dépendance du marché français ne se démentira pas tout au long de la période de l'union économique.

III - LES RELATIONS FINANCIERES ENTRE LA FRANCE ET LA SARRE

Le fondement des relations financières entre la Sarre et la France fut constitué par l'introduction du franc français en Sarre en 1947. La première difficulté consista à fixer le niveau du taux de change ; en pouvoir d'achat ce taux oscillait entre 40 à 60 FF pour 1 RM, en fait on changea à 1 RM = 20 FF, en particulier pour tenir compte de la réac-

(131) Centre National du Commerce Extérieur
Mémento commercial Sarre - page 9.

(132) Les blés pour 2/3 de l'Aube et de la Marne et 1/3 de Lorraine, les viandes pour 2/3 du marché de Paris, la farine pour 2/3 du Nord et le reste d'Alsace-Lorraine.
Saargutchten - Op. cit. page 106.

tion des populations d'Alsace-Lorraine auxquelles l'on avait changé en 1945 à 1 RM = 15 FF (133).

Par ailleurs, et pour favoriser le démarrage de la trésorerie des entreprises, une avance de 40 milliards de francs fut consentie à la Sarre dont 18 milliards pour l'introduction du franc français et le reste pour les garanties aux banques et caisses d'assurances.

A la réforme monétaire la profession bancaire en Sarre avait été confiée à des établissements français (BNCI Crédit Lyonnais et Société Générale Alsacienne de Banque).

Au 31.12.1950 les dépôts dans les banques françaises représentaient 45,6 % de l'ensemble des dépôts dans les institutions de Crédit en Sarre (134).

La politique financière applicable en Sarre était définie par le Conseil National du Crédit (Paris) en raison de l'appartenance à l'union économique ; bien entendu cette politique tendait à fixer en France une certaine part des avoirs sarrois.

Ainsi les dépôts dans les banques sarroises devaient être répartis comme suit (135) :

- 30 % des dépôts bancaires doivent être répartis sous forme d'emprunts aux collectivités locales ou à l'état sarrois,
- 35 % sont autorisés à être concédés comme prêts à moyen terme,
- 5 % sont autorisés à être utilisés pour les autres opérations bancaires,

(133) R. MÜLLER - Op. cit. page 147

(134) Archives Crédit Lyonnais - Paris - dossier X - b.

(135) W. BOSCH - Saargutachten - page 17.

- 30 % doivent être placés en réserve à la caisse des dépôts et consignations à Paris.

Cette dernière disposition en particulier, valut de vives critiques de la part des milieux sarrois qui faisaient remarquer que 30 % des dépôts sarrois étaient ainsi retirés du circuit financier en Sarre pour être déposés à Paris.

De même pour ce qui concerne les compagnies d'assurances, pour lesquelles au 31.12.1950 44 sur 60 sont françaises et assurent à ce titre 72,2 % des encaissements (136), une part importante de leurs transactions est dirigée vers la France.

Tirer un bilan des relations financières franco-sarroises pour les années de fonctionnement de l'union économique paraît délicat (137).

Néanmoins sous le titre *Bilan de nos frais et produits en Sarre* un article du journal *Le Monde* du 8.2.1950 a tenté d'établir un bilan pour l'exercice 1949 :

- avances de trésorerie à la Sarre	40 milliards
- déficit des opérations d'échange de charbon	9 "

soit au total environ 50 milliards de FF.

(136) Archives Crédit Lyonnais - dossier X - b.

(137) R. MULLER - Op. cit. page 60, avait estimé :
à ceux qui voudraient cependant s'adonner à l'impossible tâche d'établir avec exactitude la valeur du rattachement, nous signalons qu'il est nécessaire de tenir compte dans cette évaluation de l'ajustement de la part française dans les réparations allemandes.

En retour la France a reçu en 1949 de la Sarre :

- 45 milliards de produits qu'elle aurait dû payer en dollars
 - 15 milliards de ventes sarroises à l'export (devises)
- soit au total 60 milliards FF auxquels il convient d'ajouter 80 milliards d'achats sarrois en France, dont 30 milliards pour les seuls produits agro-alimentaires.

R. MULLER, déjà cité, était quant à lui parvenu à démontrer comme suit l'intérêt économique du rattachement pour la France (exercice 1949).

a) apport de la Sarre au commerce extérieur français	45 milliards FF
b) échanges techniques de charbon Sarre - Ruhr - France	9 "
c) grande exportation	6 "
Total	60 milliards FF

De son côté la France ayant dû importer pour les besoins sarrois environ 10 milliards de produits, la participation de la Sarre à la balance commerciale française aurait donc été de 50 milliards de FF ; les résultats financiers se recourent donc sensiblement.

Il n'en demeure pas moins que la puissance industrielle de la Sarre et la densité des populations qu'elle dessert représentaient un complément non négligeable pour l'économie française.

Inversement la population sarroise a, dans son standard de vie, profité également de son rattachement à la France.

En effet, fin 1949 la banque sarroise de réescompte (saarländische Redistkontbank) avait mis en circulation des signes monétaires d'un montant de 34 milliards francs, soit une moyenne de 28.656 francs par habitant ; comme pour l'ensemble de l'union la masse monétaire en circulation était de 993 milliards, soit une moyenne de 23.134 francs par habitant il apparaît que le citoyen sarrois disposait d'un pouvoir d'achat supérieur à la moyenne française (138).

IV. LE BILAN DES ECHANGES FRANCO-SARROIS : UN SUCCES POUR LES DEUX PARTENAIRES DE L'UNION ECONOMIQUE

Les résultats de 8 années de fonctionnement de l'union économique permettent, à présent, de tirer des enseignements relatifs aux échanges entre la France et la Sarre.

Ces échanges ont porté sur des volumes de marchandises considérables, mais le meilleur indicateur de l'importance et de la progression de ces transactions est constitué par les résultats du commerce franco-sarrois :

résultats des échanges entre la France et la Sarre (milliards de francs)

Exercice	<u>ventes françaises</u> <u>en Sarre</u>	<u>ventes sarroises</u> <u>à la France</u>	<u>excédent des</u> <u>ventes françaises</u>
1949	68,0	56,6	+ 11,4
1950	90,4	61,3	+ 29,1
1951	124,6	97,4	+ 27,2
1952	150,1	124,4	+ 25,7
1953	158,3	110,1	+ 48,2
1954	160,6	114,0	+ 46,6
1955	167,5	128,5	+ 39,0
1956	183,3	153,7	+ 29,6

(138) Source : SEB - rapport annuel exercice 1949 - page 9.

Ce tableau qui résume les échanges entre la France et la Sarre laisse apparaître un avantage constant pour la France dont les ventes ont toujours été excédentaires par rapport aux achats effectués en Sarre (139).

De plus ressortent bien toutes les tendances générales qu'a connues l'économie au cours de la période considérée : jusqu'en 1950 une lente reprise, le développement considérable de la production dans les années 1951/1952, puis la stagnation des années 1953/1954 et enfin, à partir de 1955, le nouveau départ des économies et, partant, des échanges.

Certes les deux courants d'échange ont connu des évolutions quelque peu différentes :

- *les ventes françaises en Sarre*, composées essentiellement de biens de consommation dont les mouvements sont moins sensibles aux aléas de l'économie se sont développées harmonieusement.

Certes à partir de 1954 les achats sarrois en France ne correspondent plus au développement général de l'économie durant la période allant jusqu'en 1956.

L'explication en est donnée par un développement plus différencié des achats sarrois dans les pays *hors zone franc*, l'Allemagne et les pays tiers et qui auront pratiquement doublé, alors que les importations en provenance de France avaient progressé plus modérément (140) :

(139) voir figure-annexe n° 13.

(140) voir figure-annexe n° 14.

achats sarrois :

	<u>en Allemagne</u>	<u>dans les pays tiers</u>
1953	20,0 milliards F	5,4 milliards F
1954	21,7	5,3
1955	30,0	6,4
1956	42,0	9,5

Ces résultats reflètent les mesures de libéralisation accordées aux importations de produits non CECA, mesures qui apparaissent d'ailleurs bien dans les approvisionnements du commerce de gros sarrois (141)

sources d'approvisionnement du commerce de gros sarrois

	<u>achats en France</u>	<u>en RFA</u>	<u>en pays tiers</u>
1953	54,5 %	7,2 %	2,4 %
1954	54,0 %	9,0 %	2,3 %
1955	50,5 %	11,1 %	2,2 %
1956	46,0 %	14,6 %	3,6 %

- Les ventes sarroises en France composées plus particulièrement de produits industriels devront, nécessairement, suivre le développement général de l'économie.

A ce titre ce poste subira de façon plus directe la dépression économique des années 1953/1954 à telle enseigne d'ailleurs que la valeur des transactions de 1955 aura, à peine, retrouvé le niveau de l'exercice 1952. Il convient d'ajouter également que dans ce poste la compétitivité accrue de l'industrie française se sera fait particulièrement sentir.

(141) voir figure-annexe n° 19.

Mais au-delà des chiffres, le bilan des échanges franco-sarrois permet de tirer deux conclusions :

- 1) l'insertion de la Sarre dans la sphère économique est réussie, preuve en est l'orientation des échanges du commerce extérieur sarrois tournés vers la France à plus de 80 % pour ce qui concerne les achats, aux 2/3 pour les ventes : c'est un succès incontestable pour l'union économique.
- 2) grâce à l'union économique, les deux économies française et sarroise ont pu mieux affronter les difficultés de l'après-guerre.

Pour la France l'apport de la capacité de production sarroise, en particulier le charbon, a été un complément précieux pour le démarrage industriel du pays.

Pour la Sarre, dont l'étroitesse du marché intérieur oblige à exporter les 2/3 de la production industrielle, la capacité d'absorption du marché français lui aura permis d'assurer des débouchés et le plein emploi dans les deux industries de base que sont les charbonnages et la sidérurgie.

Aussi, et malgré l'apparition à partir de 1953 d'un certain nombre de points de tension dus à des modifications de structure dans les échanges, il est permis d'affirmer que l'union économique aura suscité une coopération fructueuse entre les deux partenaires français et sarrois.