



HAL
open science

Les relations économiques entre la France et la Sarre : 1945-1962

Gilbert Barthel

► **To cite this version:**

Gilbert Barthel. Les relations économiques entre la France et la Sarre : 1945-1962. Economies et finances. Université Paul Verlaine - Metz, 1978. Français. NNT : 1978METZ002L . tel-01775599

HAL Id: tel-01775599

<https://hal.univ-lorraine.fr/tel-01775599>

Submitted on 24 Apr 2018

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



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>

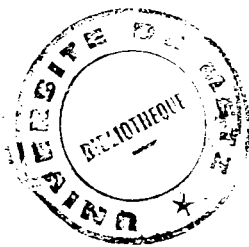
- 1978 -

Gilbert BARTHEL

LES RELATIONS ÉCONOMIQUES ENTRE LA FRANCE ET LA SARRE

1945 - 1962

TOME II



BIBLIOTHEQUE UNIVERSITAIRE - METZ -	
N° Inv.	1978002L
Cote	L/Mz 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

Suite.

CHAPITRE VII

LE VOLUME DES TRANSPORTS ET LES VOIES D'ÉCOULEMENT
DU TRAFIC FRANCO-SARROIS DE 1948 À 1959

Dans une partie précédente (142) nous avons cerné le cadre juridique dans lequel évoluaient les transports en Sarre et la politique tarifaire mise en oeuvre en particulier dans le trafic international.

Puis nous avons suivi le développement des échanges franco-sarrois au cours de la période de l'union économique.

Examinons à présent le volume des transports, et plus précisément ceux échangés entre la France et la Sarre, ainsi que les voies d'écoulement qu'ils ont empruntées.

I - LE TRAFIC FERROVIAIRE VOYAGEURS : UNE AMÉLIORATION CONTINUE
DES RELATIONS ENTRE LA FRANCE ET LA SARRE

Les échanges de voyageurs entre la France et la Sarre n'étant plus soumis à contrôle à partir de 1948 nous ne disposons pas de statistiques permettant de connaître le nombre de voyageurs du trafic franco-sarrois.

(142) voir chapitre III.

Les seuls éléments connus sont le nombre de voyageurs transportés par les chemins de fer sarrois, trafic intérieur et frontalier confondus (143).

Par contre l'évolution des relations ferroviaires permet de suivre l'amélioration constante des services offerts dans les échanges franco-sarrois.

En effet, la création de l'union économique, la suppression des barrières douanières, les relations d'affaires qui se tissent entre les deux partenaires (144), les progrès de la technique ferroviaire enfin, tous ces éléments réunis vont concourir à développer, en nombre et en qualité, les liaisons ferroviaires.

Ce développement des services apparaît dans le tableau suivant qui compare la situation avant le rattachement

 (143) Chemins de fer de la Sarre - nombre de voyageurs transportés

<u>Année</u>	<u>Nombre de voyageurs</u> (millions)	<u>Nombre de kilomètres-voyageurs</u> (en millions)
1947	45,1	757
1948	43,5	687
1949	44,0	710
1950	45,2	739
1951	49,5	810
1952	53,5	875
1953	54,7	882
1954	53,0	924
1955	54,0	946
1956	55,8	
1957	56,2	937
1958	57,8	922
1959	55,0	879

Source : chemins de fer de la Sarre - rapports annuels.

(144) *Sarrebruck n'est qu'à 4 heures 1/2 de train de Paris.*
 appel aux exportateurs français en Sarre dans
Moniteur officiel du commerce et de l'industrie - n° 2091 page 1045.

de 1948 avec celle de 1955, année de référence, à maint égards du trafic franco-sarrois :

Transit de	1947 (145)		1955 (146)	
	trains/jour	durée du trajet	trains/jour	durée du trajet (moyenne)
<u>APACH</u>				
. express Thionville - Trèves	1	2 h.16	1	1 h.37
. omnibus Apach-Trèves	-	-	4	2 h.01
<u>HARGARGEN</u>				
. omnibus Hargarten - Sarrebruck	-	-	2	0 h.56
<u>FORBACH</u>				
. express Metz-Sarrebruck	3	2 h.50	6	1 h.35
. omnibus Metz-Sarrebruck	1	2 h.56	5	1 h.49
<u>SARREGUEMINES</u>				
. express Strasbourg - Sarrebruck	2	3 h.00	4	2 h.00
. omnibus Sarreguemines - Sarrebruck	-	-	8	0 h.32

Les progrès enregistrés sont donc sensibles ; par ailleurs, compte tenu de sa position géographique, la Sarre placée au centre des pays de l'Europe occidentale disposait également d'excellentes relations ferroviaires à grande distance, en particulier vers la France ainsi qu'il ressort du schéma objet de la figure-annexe n° 33.

(145) SNCF - Indicateur Horaires CHAIX - Service d'été au 4 mai 1947.

(146) SNCF - ibid - au 22 mai 1955.

170

II - TRAFIC MARCHANDISES : L'IMPORTANCE DU CHEMIN DE FER POUR L'ECONOMIE SARROISE

1. SITUATION GEOGRAPHIQUE, COMMUNICATIONS ET FRAIS DE TRANSPORT

Les chemins de fer sarrois se caractérisent par l'importance du trafic marchandises lequel représente près de 80 % des recettes totales du réseau (147). Cette constatation n'est pas pour surprendre, compte tenu de la densité industrielle du territoire, mais méritait néanmoins d'être rappelée.

Et comme l'économie sarroise est contrainte d'importer et d'exporter d'importantes quantités de marchandises lourdes, dont les prix de vente sont souvent, dans une large mesure, fonction des frais de transport, la situation géographique du territoire et les communications avec les principaux marchés consommateurs et fournisseurs revêtent une importance toute particulière dans les considérations d'économie politique.

Or si le réseau ferroviaire dont dispose la Sarre est bien maillé et suffisant, par contre fait défaut une grande voie navigable qui seule, compte tenu de son aptitude au transport des marchandises pondéreuses, permettrait d'abaisser les coûts de transport et, de ce fait, les prix de revient.

(147) voir figure-annexe n° 31.

2. LE VOLUME DES TRANSPORTS ASSURE AVEC LES DIFFERENTS PARTENAIRES,
REFLET DES DEBOUCHES DE L'ECONOMIE SARROISE

Le tableau de la figure n° 25 renseigne sur le volume total du trafic marchandises assuré par les chemins de fer sarrois ainsi que sur la répartition du trafic international selon zones de destination.

Ce tableau livre d'intéressantes constatations :

- il faut attendre l'exercice 1951 pour voir le trafic d'ensemble retrouver avec 32 millions-tonnes son niveau d'avant-guerre (148) ; cette information relative aux transports recoupe les constatations faites antérieurement au sujet de l'évolution de l'économie en Sarre qui ne trouva son véritable essor qu'à partir des années 1950 par suite de la crise de Corée.
- la part prépondérante du trafic international qui représente plus des 3/4 de l'ensemble du trafic et illustre, si besoin était, l'étroitesse du marché sarrois et sa dépendance de l'extérieur tant pour certains approvisionnements que pour les débouchés de ses produits et le schéma de la figure n° 32 illustre fort bien la dispersion extrême des échanges de la Sarre avec les différents pays.

Bien entendu l'essentiel de ce trafic international s'effectue avec les voisins immédiats de la Sarre que sont la France et l'Allemagne et le tableau de la figure n° 23 rensei-

(148) A titre de comparaison sur la SNCF le niveau de trafic de 1938 (132 millions de tonnes) est presque atteint en 1946 déjà (127 mio/t) et en 1951 il se monte à 172 mio/t.
Archives SNCF - METZ.

gne sur la part respective et l'évolution des différents courants de trafic international acheminés par les chemins de fer sarrois :

. Importations françaises en Sarre

L'essentiel des tonnages est constitué de minerais de fer (149) :

	<u>Importations de France</u>	<u>dont minerais</u>
1948	3.433.000 t	2.479.093 t
1949	5.654.000 t	3.799.982 t
1950	5.759.000 t	4.380.884 t
1951	7.616.000 t	6.002.763 t
1952	8.586.000 t	6.778.276 t
1953	8.749.000 t	6.933.631 t
1954	8.709.000 t	6.913.585 t
1955	10.619.000 t	7.993.436 t
1956	10.841.000 t	7.757.505 t
1957	11.792.000 t	8.436.028 t
1958	11.477.000 t	9.041.000 t

Marchandise pondéreuse le minerai de fer relève, par excellence, de la technique du *train complet* (150) qui trouvera ici une large application.

(149) Bahnstatistik : approvisionnement de la sidérurgie sarroise en minerais de fer provenant de France par chemin de fer.

(150) On appelle *train complet* une rame entière formée au départ d'un établissement industriel à destination d'un autre établissement industriel, les wagons étant acheminés ensemble de bout en bout sans subir d'opération de tri intermédiaire. Pour ces trains le chemin de fer assure donc essentiellement un rôle de tractionnaire.
Source : SNCF - Tarif n° 103 - envois par trains complets.

trains complets de minerai reçus en Sarre en provenance
de France (151)

1949	3.600 trains/an
1950	3.964
1951	5.389
1952	6.252
1953	6.938
1954	6.300
1955	7.565
1956	7.536
1957	7.956
1958	7.590

Certes la courbe du trafic de minerai de fer accompagne fort bien le développement continu de cette industrie de base sarroise qu'est la sidérurgie. Néanmoins, à travers les chiffres des tonnages et du nombre de trains, apparaissent aussi les tendances observées précédemment dans la production et les débouchés de la sidérurgie :

- . l'importante augmentation des livraisons de 1950 à 1951 où les tonnages passent de 4 à 6 millions de tonnes/an est le reflet de la remise en route des aciéries de Neunkirchen où 2 hauts fourneaux sont remis à feu le 15.7.1950 et un troisième le 16.12.1950 (152).
- . la stagnation des livraisons de minerai de fer en 1953 et 1954 confirme le tassement de la production industrielle observé en Sarre durant cette période.

(151) Source : Chemins de fer de la Sarre - *Erzvollzüge von Frankreich*.

(152) S.E.B. - rapport annuel - exercice 1950 - page 24.

Le reste est constitué de produits agricoles et manufacturés ; à noter le développement continu de ce courant d'échange en provenance de France et en particulier la progression enregistrée de 1954 (8.709.000 t) à 1957 (11.792.000 t) ce qui illustre bien la position de partenaire-privilegié de la France par rapport à la Sarre.

Quant à l'augmentation des tonnages autres que minerais constatée en 1957 elle reflète le repli des acheteurs sarrois vers la France dans le cadre des mesures restrictives appliquées en matière monétaire par le gouvernement français.

. Exportations sarroises vers la France

Ce poste accuse également des tonnages importants ; la comparaison avec la figure n° 1, production houillère de la Sarre, fait ressortir la part du charbon dans ces tonnages livrés à la France (153).

A noter à la différence du trafic de France vers la Sarre, la relative stabilité des tonnages de Sarre vers France à partir de 1950 et ce jusqu'en 1959.

Cette stabilité dans les tonnages expédiés de Sarre vers la France correspond exactement à l'évolution des cessions de charbon sarrois ; en effet, et nous en avons suivi les péripéties, tout l'effort du gouvernement français porta essentiellement sur l'obtention de charbon sarrois.

 (153) Bahnstatistik - Kohlenversand nach Empfangsgebieten.

Ce but fut atteint par la réalisation de l'union économique et à partir de 1950 les livraisons de charbon sarrois se stabilisèrent aux environs de 4 millions de tonnes pour rester à ce niveau jusqu'en 1958.

Compte tenu de l'importance du poste des combustibles il n'est pas surprenant de retrouver cette régularité dans la courbe des exportations sarroises vers la France sur le graphique de la figure n° 25.

Et dans le volume des expéditions de charbon sarrois se retrouve aussi cette cassure de l'expansion industrielle fin 1952 et, de plus, phénomène structurel, la lente érosion de la production de charbon à partir de 1956.

Comme le minerai de fer, les combustibles se prêtent également à la constitution de convois de fort tonnage que sont les *trains complets* (154).

Certes, les tonnages en cause sont moins élevés que pour les minerais, le trafic des trains complets expédiés de Sarre vers la France s'élève à (155) :

	<u>trains complets</u> <u>de houille</u>	<u>trains complets</u> <u>de coke</u>
1949	1.210 trains/an	386 trains/ans
1950	2.048	435
1951	2.079	638
1952	2.008	523

(154) l'unité de base étant le train à 1200 tonnes utiles/pour 1800 tonnes brutes.

SNCF - Livret de la marche des trains.

(155) Chemins de fer sarrois - rapports annuels.

noter également que dans ce trafic de Sarre vers la France sont inclus les tonnages à destination de Strasbourg-Port-du-Rhin pour transbordement sur la voie fluviale.

Outre les combustibles qui représentent une part importante des expéditions de Sarre vers la France, les produits sidérurgiques entrent également pour une bonne part dans ce poste (156) :

	Exportations vers France	dont	
		Combustibles	produits sidérurgiques
1948	3.053.000 t	1.349.000 t	396.000 t
1949	5.188.000 t	2.628.000 t	697.000 t
1950	6.803.000 t	4.291.000 t	543.000 t
1951	7.229.000 t	4.182.000 t	890.000 t
1952	6.887.000 t	4.039.000 t	1.023.000 t
1953	6.996.000 f	4.421.000 t	839.000 t
1954	7.484.000 t	4.894.000 t	776.000 t
1955	7.106.000 t	4.372.000 t	876.000 t
1956	7.006.000 t	3.957.000 t	970.000 t
1957	6.813.000 t	3.612.000 t	1.086.000 t
1958	7.253.000 t	4.149.000 t	1.157.000 t

le reste étant fourni essentiellement par les produits métallurgiques, et les désignations génériques *verres et céramiques*.

Ces 4 groupes, combustibles - sidérurgie - métallurgie - verres et céramiques avaient assuré en 1949 93,7 % du total des ventes sarroises en France (157).

L'analyse des courants de trafic des chemins de fer sarrois serait incomplète si elle ne tenait compte de l'évolu-

(156) Saarländische Wirtschaftszahlen : der Absatz der eisenschaffenden Industrie.

(157) Statistisches Amt des Saarlandes - Jahresbericht 1950 - Heft 1.

tion des échanges avec l'autre partenaire économique, l'Allemagne.

Nous avons vu en effet, que selon les décisions économiques ou politiques, les débouchés de la Sarre oscillaient entre les marchés français et allemand, d'où l'intérêt d'examiner brièvement les transports entre la Sarre et l'Allemagne.

. Le trafic échangé avec l'Allemagne

importations allemandes en Sarre

Ce poste se caractérise par son niveau relativement bas, entre 1 million et 1,5 millions de tonnes annuelles, et par sa stabilité durant toute la période de l'union économique de 1948 à 1959.

Les marchandises dominantes sont la houille et le coke en provenance d'Allemagne, en particulier de la Ruhr, et des minerais d'outre-mer en transit par les ports allemands de la mer du Nord (158)

	Importations d'Allemagne	dont		
		charbon	coke	minerais
1948	1.214.000 t	453.686 t	31.105 t	
1950	1.268.000 t	827.426 t	30.539 t	35.396 t
1952	1.284.000 t	921.687 t	26.264 t	26.667 t
1955	1.314.000 t	733.466 t	58.372 t	21.501 t
1958	1.587.000 t	697.488 t	24.093 t	40.399 t

(158) Bahnstatistik - Kohlen = Erz = und Koksempfang über Saar-Eisenbahn

exportations sarroises vers l'Allemagne

En 1948, au début de l'union économique franco-sarroise, ce poste accuse encore 5 millions de tonnes annuelles puis il décroît pour se stabiliser entre 3 et 4 millions de tonnes/an ; en 1955 il marque une certaine hausse pour décroître à nouveau ensuite, épousant ainsi les fluctuations du commerce de la Sarre avec l'Allemagne.

Les tonnages essentiels de ce poste sont fournis par les combustibles expédiés vers l'Allemagne, le reste étant constitué essentiellement de produits sidérurgiques.

	<u>Exportations vers</u> <u>Allemagne</u>	<u>dont combustibles</u>
1948	5.003.000 t	4.118.000 t
1950	3.415.000 t	2.974.000 t
1952	3.843.000 t	3.382.000 t
1955	4.778.000 t	4.173.000 t
1958	3.141.000 t	2.698.000 t

Les marchandises en transit via les lignes de la Sarre

Les chemins de fer sarrois ont également assurés sur leurs lignes le transit des échanges effectués entre la France et l'Allemagne ; il s'agissait de tonnages importants, comme le démontre le graphique de la figure n° 23, de l'ordre de 3 à 5 millions de tonnes annuelles.

Les courants étaient fort déséquilibrés puisque 9/10 des tonnages concernaient le sens Allemagne vers France et 1/10 les ventes françaises vers l'Allemagne.

En provenance d'Allemagne les cokes de la Ruhr à destination de la France forment l'essentiel de ce sens de trafic, et d'ailleurs du transit international de la Sarre en général.

En effet nous relevons (159) :

	<u>transit international via la Sarre</u>	<u>dont coke de Ruhr vers la France</u>
1952	4,5 millions tonnes	3,7 millions tonnes
1953	4,2	3,4
1954	3,9	3,1

Par ailleurs ce trafic d'Allemagne vers la France est également convoité par la navigation fluviale, par charlands rhénans de la Ruhr jusqu'à Strasbourg-Port-du-Rhin avec continuation soit par voie ferrée, soit par le canal de la Marne au Rhin selon la situation géographique des réceptionnaires en France.

C'est ce qui explique les variations que l'on peut constater d'une année à l'autre dans le volume du transit par voie ferrée (160) :

1948	3.088.000 tonnes
1949	4.324.000 t
1950	3.496.000 t

Variations qui reflètent les basses eaux du Rhin en 1948, suite à un été exceptionnellement sec, et le report de trafic sur la voie ferrée qui s'en est suivi (161).

(159) Saarländische Wirtschaftszahlen - rapports annuels.

(160) voir figure-annexe n° 25.

(161) IHK des Saarlandes - rapports annuels
exercice 1949 page 22
exercice 1950 page 38.

Dans le sens France vers Allemagne, l'on relève des minerais vers la Ruhr de l'ordre de 500.000 t/an, du charbon lorrain vers l'Allemagne du Sud et, à un degré moindre, des produits agricoles.

3. Les voies d'écoulement du trafic ferroviaire entre la France et la Sarre

La carte de la figure n° 26 représente les différentes lignes ferroviaires reliant la France et la Sarre et, pour chacun des transits, les tonnages moyens journaliers qui y sont échangés ; la carte de la figure n° 27 ventile, en nombre de trains/jours, les principaux courants de trafic à chacun des transits.

Il apparaît que l'importance des différentes relations est fort différenciée, en tonnage et aussi par sens de trafic.

Néanmoins chacun de ces points de contact a une vocation bien particulière en fonction de sa situation géographique par rapport à celle des points de production et de consommation.

Par ailleurs, l'aspect tarifaire n'est pas sans influence sur le choix des itinéraires (162).

(162) Ainsi pour les minerais en provenance du bassin lorrain vers la Sarre la SNCF a toujours cherché à attirer le trafic via Forbach ce qui lui assurait des distances de taxation sur lignes françaises supérieures à celles via Hargarten et Uberherrn.

. *transit APACH - PERL*

Sur cette ligne à double voie de la vallée de la Moselle l'on ne relève que du transit franco-allemand, les 8 km de territoire sarrois entre Apach et Nennig n'assurant aucune activité économique notoire ; l'essentiel du trafic est donc constitué de houilles et cokes de la Ruhr vers la France (163), en sens inverse 3 trains de marchandises diverses et 2 trains de denrées vers l'Allemagne.

Par ailleurs il s'agit également de la voie d'acheminement des échanges avec les pays scandinaves et en particulier y transite la relation TEEM Cerbère - Stockholm.

. *transit BOUZONVILLE - DILLINGEN*

Cette ligne à voie unique achemine essentiellement les trafics de minerai lorrain pour les Forges et Aciéries de Dilling et au retour les produits sidérurgiques écoulés par Dilling sur le marché français ainsi que des échanges inter-usines avec Sollac, Dilling possédant des intérêts dans l'usine lorraine.

Compte tenu des destructions en territoire sarrois, cette ligne n'a été ouverte que tardivement, le 1.8.1948(164).

 (163) Au mois d'octobre 1952 ont transité à Apach 259 trains de coke et houilles de la Ruhr pour un tonnage total de 282.828 tonnes.
 Sources : Archives SNCF - METZ - Programme des trains complets
 Octobre 1952.

(164) SEB - rapport annuel 1948 - page 8.

. *transit HARGARTEN - UBERHERRN*

En tonnages il s'agit du transit le plus chargé, cette ligne étant la voie privilégiée pour l'approvisionnement des usines sarroises en minerai de fer (165).

En provenance de Sarre des trains de combustibles pour la sidérurgie lorraine ; et dans les deux sens des trains de marchandises diverses échangés entre gares de triage françaises et sarroises.

. *transit de FORBACH*

Compte tenu de la proximité de l'important centre de consommation qu'est l'agglomération de Sarrebruck, c'est via Forbach que sont acheminés la majorité des produits d'alimentation et de consommation courante que la Sarre reçoit de France. Y transitent également les trains de minerai pour l'aciérie de Neunkirchen (143 trains au mois d'octobre 1952) ainsi que des envois de combustibles des HBL vers l'Allemagne et, en sens inverse, les trains complets de combustibles de Sarre pour la région parisienne (centrales EDF et grossistes en combustibles).

. *transit de SARREGUEMINES*

L'essentiel du trafic de ce transit est constitué de combustibles de la Sarre vers la France et ses au-delà (166)

(165) Au mois d'octobre 1952 y ont transité 144 trains pour l'usine de Voelklingen, 159 pour celle de Burbach, 16 trains pour l'aciérie de Brebach.

SNCF - Programme des trains complets - octobre 1952.

(166) Toujours en octobre 1952, 83 trains de combustibles sarrois ont transité via Sarreguemines se dirigeant vers Strasbourg Port-du-Rhin(28), Kehl et l'Allemagne du Sud (7), l'Alsace (9), la Suisse via Bâle(21), les Vosges (5), le Sud-Est de la France (13).

SNCF - Programme des trains complets.

en particulier y transite le trafic échangé entre la Sarre et Strasbourg-Port-du-Rhin.

III - LES AUTRES MODES DE TRANSPORT UTILISES POUR L'ACHEMI- NEMENT DES MARCHANDISES ENTRE LA FRANCE ET LA SARRE

Bien que la voie ferrée assure la très grande majorité (167) des échanges franco-sarrois il convient néanmoins de cerner et d'analyser les parts respectives des autres modes de transport.

1. LA ROUTE, UN CHAMP D'APPLICATION BIEN LIMITE

Nous avons vu (168) les difficultés auxquelles devait faire face le transport routier dans les premières années de l'après-guerre.

Par ailleurs la nature des marchandises échangées entre la France et la Sarre ne relevait pas particulièrement du domaine de la technique routière (transports de pondéreux, produits sidérurgiques ...).

Aussi le trafic est-il particulièrement faible, limité aux transports à courte distance ou aux envois de denrées périssables en provenance de France.

(167) Plus de 95 % des échanges franco-sarrois sont assurés par voie ferrée, environ 3 à 4 % par la voie fluviale, moins de 1 % par la route.

Source : Européanisation de la Sarre - Op. cit. page 19.

(168) Chapitre III.

L'analyse du volume de ces transports s'avère pratiquement impossible en l'absence de toute statistique officielle.

Les seuls éléments connus en matière de transport routier entre la France et la Sarre émanent d'une enquête faite par la chambre de commerce et d'industrie de la Sarre auprès des entreprises de transport sarroises autorisées au trafic routier avec la France, sur la période 1950/1952, enquête qui fait état de (169) :

transports routiers entre la France et la Sarre

	a) <u>vers France</u>	b) <u>de France</u>
1950	46.372 t	52.582 t
1951	53.293 t	53.361 t
1952	59.587 t	55.303 t

en y ajoutant, pour parts égales, le trafic effectué par des entreprises routières françaises et le trafic inter-usines, la chambre de commerce évalue le trafic routier au total à

	<u>vers France</u>	<u>de France</u>
1950	140.000 t	158.000 t
1951	160.000 t	160.000 t
1952	180.000 t	166.000 t

soit à un total annuel de l'ordre de 300.000 t qui paraît bien modeste comparé aux 15 millions de tonnes échangés par la voie ferrée.

(169) Européanisation de la Sarre - Op. cit. page 63.

2. LA SARRE CANALISEE ET SON PROLONGEMENT, LE CANAL DES HOUILLERES :
UNE VOIE D'EAU DE FAIBLE CAPACITE

Nous avons analysé (170) les problèmes techniques, juridiques et tarifaires auxquels était confrontée la navigation fluviale sur la Sarre canalisée pour les échanges entre la France et la Sarre.

Le volume de ces échanges franco-sarrois a été le suivant durant la période de l'union économique (171) :

	Trafic AMONT (vers France)		Trafic AVAL (de France)	
	Total	dont combustibles	Total	dont minerais de fer
1948	301.534 t	259.764 t	303.269 t	136.454 t
1949	198.036 t	153.867 t	240.021 t	102.186 t
1950	311.783 t	285.407 t	419.144 t	148.211 t
1951	344.343 t	299.875 t	520.968 t	171.889 t
1952	266.506 t	242.315 t	488.335 t	166.407 t
1953	378.465 t	292.609 t	728.266 t	246.144 t
1954	315.413 t	241.810 t	578.661 t	163.729 t
1955	282.867 t	225.818 t	439.119 t	69.486 t
1956	251.818 t	208.473 t	512.492 t	31.520 t
1957	265.221 t	218.570 t	517.283 t	49.409 t
1958	252.412 t	187.389 t	541.301 t	59.677 t

(170) voir chapitre III.

(171) Source : Office de la Navigation - rapports annuels.

A la lecture de ce tableau, plusieurs constatations s'imposent :

- a) la part dominante des deux postes combustibles et minerais
- à l'import en France en effet plus des 3/4 des tonnages sont constitués de combustibles lesquels arrivent à maintenir leur position, voire à l'améliorer en 1958/59 et ce malgré une tendance déflationniste des livraisons de charbon vers la France (172).
 - à l'export de France les minerais de fer lorrain représentent, de 1948 à 1954 entre 30 et 50 % des tonnages ; mais, et à la différence du charbon, le minerai n'arrivera pas à maintenir sa situation sur le marché des transports et connaîtra, à partir de 1955, une chute brutale de ses tonnages sous l'effet de l'application des tarifs ferroviaires CECA.
- b) un développement rapide du trafic de 1948 à 1951 puis, et le graphique de la figure-annexe n° 24 illustre bien la situation, une stabilisation du niveau du trafic durant la période 1951 - 1958 (173).
- Le graphique n° 24 fait apparaître la parfaite symétrie des courbes trafic total AMONT/charbons vers France et, pour les premières années du moins, celle des courbes trafic total AVAL/minerais de France, avec toutefois pour ces derniers le décrochage à partir de 1955.

 (172) voir figure-annexe n° 1.

(173) à l'exception des résultats de l'exercice 1953 marqué par les effets de la grève SNCF de l'été et des reports partiels de trafic sur la voie fluviale qui en découlèrent.

c) l'influence du facteur climatique, à l'image de la chute du trafic de l'exercice 1949, marqué par une extrême sécheresse en été.

Toutefois les combustibles et les minerais sont loin d'assurer l'intégralité du trafic sur la Sarre canalisée ; aussi est-il nécessaire d'analyser également le volume et la nature des autres marchandises transportées ainsi que les variations enregistrées dans le niveau des tonnages et tenter d'en cerner la cause.

Cette analyse sera effectuée sur les statistiques de transport des exercices :

1948 - début de l'union économique

1955 - année de référence pour les échanges franco-sarrois

1958 - dernier exercice *entier* de l'union économique

- *trafic AVAL, exportations de France vers Sarre*, les tonnages transportés se développent, mais cette augmentation est du fait exclusif des sables et graviers, en provenance des gravières de la plaine d'Alsace, écoulés en Sarre.

Les minerais de fer régressent pour les raisons déjà évoquées ; les produits métallurgiques concernent des tonnages en provenance du Port-du-Rhin à Strasbourg, les produits agro-alimentaires représentent des céréales et des sucres en provenance de la Marne.

Quant aux combustibles il s'agit de coques de la Ruhr pour la sidérurgie sarroise et acheminés par la voie rhénane via Strasbourg.

Comme pour les minerais, ces tonnages, non négligeables, disparaîtront totalement après 1956, les tarifs ferroviaires directs applicables aux produits CECA ne permettant plus à la voie fluviale de demeurer compétitive pour ces transports :

1954	:	7.918 t
1955	:	1.327 t
1956	:	238 t
1957	:	-

le trafic de la Sarre canalisée par nature de marchandises
(174)

Trafic AVAL - de France vers Sarre

	<u>1948</u>	<u>1955</u>	<u>1958</u>
- minerai de fer	136.454 t	69.486 t	59.677 t
- combustibles	1.301 t	1.327 t	-
- sables et graviers	163.362 t	334.702 t	450.723 t
- produits métallurgiques	789 t	30.198 t	20.488 t
- bois de mine	157 t	177 t	-
- produits agro-alimentaires	942 t	614 t	502 t
- marchandises diverses	264 t	2.615 t	9.911 t
total annuel	<u>303.269 t</u>	<u>439.119 t</u>	<u>541.301 t</u>

Trafic AMONT - de Sarre vers France

- combustibles	259.764 t	225.818 t	187.383 t
- produits sidérurgiques	21.795 t	32.476 t	48.780 t
- matériaux de construction	18.343 t	24.118 t	16.243 t
- marchandises diverses	1.632 t	455 t	-
total annuel	<u>301.534 t</u>	<u>282.867 t</u>	<u>252.412 t</u>

(174) Office de la Navigation - Statistiques annuelles.

- trafic AMONT, exportations de Sarre vers France

A l'image des quantités de combustibles transportées, ce sens de trafic connaît une lente érosion. Les produits sidérurgiques (et de construction métallique) sont soit destinés à la voie rhénane via Strasbourg soit pour des importateurs français ; les matériaux de construction sont constitués de ciments et de goudrons exportés de Sarre en France.

A travers ces chiffres du trafic fluvial nous retrouvons donc les grandes tendances relevées dans l'analyse des échanges entre la France et la Sarre avec, en particulier, la confirmation de l'érosion continue des livraisons de combustibles sarrois en France et aussi de l'influence de la création des tarifs directs ferroviaires CECA sur l'orientation des courants d'échange entre les partenaires du marché commun.

Par ailleurs, nous avons constaté, et ce sera notre conclusion pour cette étude relative aux voies d'acheminement empruntées par les échanges franco-sarrois durant la période de l'union économique, le chemin de fer assure la quasi-totalité des tonnages transportés ainsi qu'en témoigne le bilan de l'exercice 1955 :

tonnages échangés entre la France et la Sarre au cours de l'année 1955 selon modes de transport
(en milliers de tonnes)

	<u>Sarre vers</u> <u>France</u>	<u>France</u> <u>vers Sarre</u>	<u>Total</u>	<u>Part du</u> <u>trafic</u>
- chemin de fer	7.106	10.620	17.726	94,3 %
- route (estimations)	180	160	340	1,8 %
- navigation	282	439	721	3,9 %

CHAPITRE VIII

LES ECHANGES FRANCO-SARROIS DURANT LA PÉRIODE TRANSITOIRE e

A la suite du référendum du 23.10.1955 le gouvernement français infléchit sa politique à l'égard de la Sarre en abandonnant définitivement toute idée d'intégration politique et accepte le retour progressif de la Sarre dans la sphère économique allemande ; la négociation fut élargie à une série de problèmes que le gouvernement français considérait comme liés les uns aux autres.

Le traité de Luxembourg du 27 octobre 1956 conclu par Guy Mollet et K. Adenauer et auxquels s'était joint le Luxembourg pour la question de la canalisation de la Moselle stipule (175) :

- la Sarre sera intégrée politiquement à l'Allemagne le 1.1.1957,
- une période transitoire ne devant pas dépasser 3 ans est prévue avant le rattachement économique,
- pour compenser la cessation de l'exploitation des couches charbonnières de la Warndt (4 millions de tonnes en 1955) la France obtient des apaisements par une garantie de li-

(175) Le journal officiel du 29.12.1956 publie la loi n° 56-1321 du 27.12.1956 autorisant le président de la République Française à ratifier :

- 1 - le traité entre la RFA et la République Française sur la Sarre
- 2 - la convention entre la RFA, la République Française et le Grand-Duché du Luxembourg relatif à la canalisation de la Moselle
- 3 - le protocole relatif à la canalisation de la Moselle
- 4 - la convention entre la RFA et la République Française sur l'aménagement du Rhin entre Bâle et Strasbourg
- 5 - le traité portant modification du traité de la CECA à la suite de ces conventions.

- vraison de 30 % de la production charbonnière sarroise durant 25 ans,
- la RFA accepte le préalable de la canalisation de la Moselle au gabarit européen (176)
 - la reconnaissance à la France de la liberté d'action pour l'achèvement du grand canal d'Alsace.

L'accord de Luxembourg était en fait un vaste compromis dont les points essentiels étaient :

- 1°) La France accepte le rattachement politique immédiat de la Sarre à l'Allemagne.
- 2°) L'Allemagne consentait, en échange, à maintenir à titre provisoire le régime d'union économique entre la France et la Sarre.
- 3°) Ces deux points clés étaient assortis d'autres éléments de compensation portant sur la canalisation de la Moselle, l'aménagement du cours du Rhin entre Bâle et Strasbourg et l'adaptation du traité de la CECA.

Les procédures mises en place pour réaliser la liquidation de l'union économique distinguaient 2 phases :

A : la période transitoire qui devait se terminer avant le 31.12.1959

B : le régime définitif qui devait lui succéder.

Les lignes qui suivent vont s'attacher à dégager les traits caractéristiques de la période transitoire.

(176) c'est-à-dire accessible aux chalands de 1.350 tonnes de charge.

I - LES OBJECTIFS DE LA PERIODE TRANSITOIRE : FACILITER LE
RETOUR PROGRESSIF DE LA SARRE DANS LA SPHERE ECONOMIQUE
ALLEMANDE

L'idée générale qui a guidé les négociations du traité franco-allemand sur la Sarre était que l'on pouvait séparer le rattachement politique du rattachement économique.

Le premier a été réalisé à bref délai, dès le 1.1.1957, le second, marqué par la substitution du DM au franc, devant se faire au 31.12.1959 au plus tard.

La période d'environ 3 ans qui s'étendra du premier janvier 1957 au rattachement économique sera appelée *période transitoire*. Durant cette période la Sarre demeurera en union monétaire et douanière avec la France, la monnaie reste la même, les transactions sont toujours libres entre les deux partenaires.

En résumé :

- a) la législation française demeure en vigueur de façon à assurer le maintien des mécanismes essentiels de l'union économique et des dispositions sont prévues (articles 20, 21 et 22 du traité) pour éviter des distorsions entre l'économie française et l'économie sarroise.
- b) la législation allemande est introduite en Sarre dans les domaines autres que monétaires et douaniers.
- c) il est établi un régime privilégié dans les relations entre la Sarre et les autres parties de la République fédérale d'Allemagne.

En effet l'un des buts essentiels de la période transitoire était de faciliter à l'économie sarroise son intégration à la sphère économique allemande.

A ce titre, l'article 48 du traité sur la Sarre prévoyait l'importation en franchise de douane de certains produits allemands destinés à la Sarre. La liste et le volume des produits ainsi admis étaient déterminés par le gouvernement français sur la base de licences d'importation accordées aux demandeurs sarrois (177).

Pour la durée de la période transitoire jusqu'au rattachement définitif, le gouvernement français a accordé à ce titre des licences d'un montant total de 216 millions DM qui ont été affectés comme suit :

- chemins de fer sarrois	17,7 millions DM
- PTT en Sarre	18,0
- Houillères de la Sarre	61,8
- autres demandeurs	<u>119,1</u>
Total	216,6 millions DM

En fait l'accord Maurice Faure - Walter Hallstein du 12.9.1956 avait prévu un contingent d'un montant de 3,75 milliards FF pour ces échanges d'Allemagne vers la Sarre.

Il apparaît que ce contingent n'a pas été entièrement utilisé (216,6 millions DM x 117,5 = 2,545 milliards FF); les milieux industriels sarrois estimaient que cette utilis-

(177) les milieux industriels sarrois ont reconnu que le gouvernement français avait appliqué de façon *loyale et généreuse* les dispositions du traité à cet égard.

tion incomplète résulte du fait que la majorité des demandes de licences émanait de services publics ou de grosses entreprises privées, alors que les petites et moyennes entreprises, qui pourtant seront les plus touchées par le rattachement à l'Allemagne, n'avaient pas fait usage des possibilités ainsi offertes.

Quoi qu'il en soit cette facilité accordée à l'économie sarroise n'a pas manqué de susciter des critiques de la part des milieux français concernés (178).

II - L'ATTENTE DU RATTACHEMENT A L'ALLEMAGNE ET LES DIFFICULTES POLITIQUES ET MONETAIRES FRANCAISES PESENT SUR L'EVOLUTION DE L'ECONOMIE SARROISE

En Sarre, la période 1957/1959 se trouvera marquée par une évolution différenciée de l'activité économique, sous le double signe des incertitudes politiques mais aussi de difficultés croissantes de la monnaie française qui amènera la France à prendre diverses mesures (179) :

- 18.6.1957 : la *dé-libéralisation* des échanges qui réduira de moitié les contingents accordés à l'économie sarroise pour ses achats en Allemagne (180).

 (178) en particulier de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Moselle

(179) le drame algérien provoque en France une grave crise politique qui va entraîner la chute de la IVe République. Ces désordres politiques ne seront pas sans influence sur l'économie et en particulier la monnaie française en subira le contre-coup sur les marchés financiers

(180) Les importations réduites à 15 milliards de francs, le montant de cette somme sera réservée à l'achat de biens d'investissement, avec comme corollaire l'obligation pour le commerce sarrois de s'adresser au marché français pour l'achat des biens d'équipement et de consommation courante.

- 28.10.1957 : une dévaluation de facto du franc par un prélèvement de 20 % sur toutes les transactions avec la zone devises
- 29.12.1958 : la dévaluation de 17,5 % du franc

toutes mesures qui marqueront l'évolution des divers secteurs d'activité.

La houille

A la date du 30.9.1957 les mines de la Sarre sont redevenues propriété allemande (181). Toutefois la production charbonnière continue, inexorablement, à baisser, passant de 17 millions de tonnes en 1956 à 16,4 en 1957 et 1958, 16,1 en 1959 ; la mévente est particulièrement sensible en Allemagne du Sud face à la concurrence des charbons de la Ruhr (182).

A noter toutefois le maintien à un niveau élevé (4,2 millions tonnes en 1958) des livraisons sarroises vers la France (183) ainsi que la relative progression de la production des houillères de Lorraine (184) après 1955 alors que

(181) Par création la Société Saarbergwerke A.G., dont les titres de propriété sont détenus à 74 % par le Bund et 26 % par le Land de Sarre.

(182) Les ventes sarroises en Allemagne du Sud régressent de 3,3 millions tonnes en 1957 à 2,7 millions tonnes en 1958.
 Statistisches Amt des Saarlandes - Saarländische Wirtschaftszahlen
 1958

(183) voir figure-annexe n° 1.

(184) voir figure-annexe n° 2.

la production sarroise a déjà amorcé son déclin (185).

La sidérurgie (186)

La production sarroise stagne à 3,4 millions/tonnes en 1957/58 pour s'élever à 3,613 mio/tonnes en 1959 ce qui représente une progression de 7,8 % seulement par rapport à 1956 alors que la période 1953/56 avait vu une progression de 25,7 % de la production d'acier.

L'évolution de la production d'énergie électrique représente les mêmes tendances.

Toutes ces constatations se retrouvent à la lecture de la figure n° 9 d'où il ressort que le chiffre d'affaires de l'ensemble de l'industrie sarroise marque en 1957 un net repli dans une période de développement continu :

1955	:	324,3 milliards francs
1956	:	379,9
1957	:	337,0
1958	:	383,8

elles s'expliquent par la relative prudence des investisseurs compte tenu des incertitudes politiques en France et de l'at-

 (185) Même constatation lorsqu'on compare les productions totales de charbon en France et en RFA

	France	RFA	
1956	55,1	134,4	millions tonnes
1957	56,7	133,1	
1958	57,7	132,5	
1959	57,6	125,0	

(186) voir figure-annexe n° 3.

III - LA RECHERCHE D'UNE NOUVELLE ORIENTATION DES COURANTS
D'ECHANGE DU COMMERCE EXTERIEUR SARROIS : UN ECHEC

1. LES VENTES SARROISES EN FRANCE CONTINUENT DE CROITRE

En 1958, dernière année *pleine* de l'union économique franco-sarroise les exportations sarroises vers la France se sont élevées à 204,7 milliards FF alors que les ventes vers l'Allemagne n'atteignaient que 77,3 et celles vers les pays tiers 34,1 milliards francs (189).

Les postes caractéristiques de ce courant d'échanges avec la France sont toujours les mêmes ; nous relevons en effet :

- combustibles	31,5 milliards/francs
- industries de l'énergie	1,8
- sidérurgie et métallurgie	122,8
- produits chimiques	19,0
- biens de consommation	12,3
- commerce de gros	17,3
	<hr/>
	204,7 milliards/francs

Ainsi les 2 activités, combustibles et produits sidérurgiques, continuent d'assurer plus de 75 % des ventes sarroises vers la France et il n'est pas sans intérêt d'analyser l'évolution de ces échanges au cours de cette dernière période de l'union économique.

(189) voir figure-annexe n° 11.

Les combustibles

Après avoir atteint son apogée en 1951, la courbe des livraisons de houilles sarroises vers la France est en dégressivité constante (190) par la suite :

1951	:	4,2 millions/tonnes
1954	:	3,9
1956	:	3,7
1957	:	3,5
1958	:	4,1
1959	:	3,7

avec, curieusement, une pointe en 1958 ; cette augmentation des achats français en Sarre (+ 600.000 t) est à mettre au compte d'une réduction des achats français dans les pays tiers, conséquence directe de la dévaluation de 20 % du Franc en octobre 1957. Toutefois à partir de 1959 les livraisons de charbon sarrois continueront à décliner.

Par contre les livraisons de coke sarrois vers la France (191), après la dépression de l'année 1958 connaîtront un fort développement à partir de 1959, la France continuant à être déficitaire en matière de production de coke.

livraisons de coke sarrois vers la France

1956	:	594.000 t
1957	:	575.000 t
1958	:	479.000 t
1959	:	675.000 t
1960	:	1.100.000 t

(190) voir figure-annexe n° 1.

(191) voir figure-annexe n° 16.

Produits sidérurgiques et métallurgiques

Le développement des ventes de ces produits vers la France fait ressortir une évolution contraire aux buts que s'était assignés la période transitoire au rattachement et qui aurait du entraîner un report progressif des ventes de France vers l'Allemagne.

Or il n'en fut rien, preuve en est :

a) ventes de produits sidérurgiques de Sarre à la France (192)

Après la dépression des années 1953/1954, cf chapitre VI, ces ventes vont reprendre leur développement :

1953	:	839.000 t
1954	:	776.000 t
1955	:	876.000 t
1956	:	970.000 t
1957	:	1.086.000 t
1958	:	1.157.000 t
1959	:	817.000 t

en particulier durant les années 1957/1958 alors que précisément le marché sarrois aurait dû, au cours de cette période s'ouvrir davantage vers l'Allemagne. Même la chute de 1959 n'est qu'apparente car en fait elle résulte de la nécessaire réorientation du commerce sarrois intervenue au cours du 2^e semestre de 1959, après le rattachement à l'Allemagne.

 (192) voir figure-annexe n° 7.

b) débouchés des industries métallurgiques

Ce poste qui comporte des produits hautement élaborés (mécanique, machines-outils...) voit toujours ses débouchés fortement orientés vers la France et ce malgré toutes les assurances politiques et les facilités financières fournies à la Sarre (193) :

	<u>ventes totales (en milliards francs) (194)</u>		
	<u>vers France</u>	<u>vers Allemagne</u>	<u>vers pays tiers</u>
1954	33,1	2,2	6,8
1955	38,4	3,8	8,9
1956	48,6	4,4	9,4
1957	57,4	6,5	10,7
1958	64,9	12,7	8,5

Industries de l'énergie

Alors que les livraisons d'énergie électrique (195) de la Sarre vers la France ont pratiquement cessé, par contre les cessions de gaz industriel (196) continuent d'augmenter :

 (193) Afin de favoriser les débouchés de l'industrie sarroise vers l'Allemagne, le gouvernement fédéral avait pris diverses mesures d'ordre fiscal :

- à partir du 1.1.1957, suppression (sauf pour quelques rares produits) de la totalité des droits de douane pour les produits sarrois à l'importation en Allemagne.
 - juin 1957 : Octroi d'une prime spéciale de 4 % (*Grenzüberschreitungshilfe*) pour les produits sarrois écoulés en Allemagne.
- Source : IHK des Saarlandes - rapport annuel 1957 - pages 3 et 59.

(194) Source : IHK des Saarlandes - rapport annuel 1958 - page 72.

(195) voir figure-annexe n° 10.

(196) voir figure-annexe n° 4.

1956	:	167 millions/m3
1957	:	186
1958	:	179
1959	:	198

Ces livraisons de gaz, favorisées par l'existence du gazo-duc de Sarre vers la région parisienne, illustrent bien les insuffisances de la France en matière de charbons cokéfiabiles et sont à mettre en parallèle avec le développement des ventes de coke sarrois vers la France alors que les livraisons de charbon sarrois sont, quant à elles, en diminution.

Dans l'ensemble les ventes sarroises vers la France ont donc continué de croître en valeur absolue et même en valeur relative des exportations, la part du marché français ayant, contrairement à toute attente, à nouveau augmenté durant la période transitoire (197) :

Commerce extérieur de la Sarre
résultat des exportations (milliards FF et pourcentages)

Exercice	Total	vers France		vers Allemagne		vers pays tiers	
		milliards FF	%	milliards FF	%	milliards FF	%
1956	249,9	153,7	61,6 %	58,6	23,4 %	37,6	15,0 %
1957	283,8	181,9	64,1 %	65,9	23,2 %	36,0	12,7 %
1958	316,1	204,7	64,7 %	77,3	24,4 %	34,1	10,9 %
1 ^{er} semestre 1959	179,4	102,7	57,2 %	53,5	29,2 %	23,2	13,0 %

L'on relève en effet une augmentation de la part du marché français dans les débouchés de la Sarre, marché fran-

(197) voir figure-annexe n° 15.

çais qui va absorber près de 65 % des ventes sarroises en 1958.

Et, malgré un certain fléchissement des ventes vers la France au cours du 1er semestre 1959, ultime exercice avant le rattachement à l'Allemagne, force est d'admettre que le premier objectif de la période transitoire, la réorientation des débouchés de l'industrie sarroise, n'a pas été atteint.

2. A L'ABRI DU CORDON DOUANIER, LES EXPORTATIONS FRANCAISES EN SARRE MAINTIENNENT LEUR PREPONDERANCE

Pour la durée de la période transitoire les négociateurs avaient prévu un régime privilégié pour les relations entre la Sarre et les autres parties de l'Allemagne.

A ce titre le gouvernement français avait accordé des contingents d'importation en franchise de douane pour des achats en Allemagne ; or nous avons vu que l'économie sarroise n'a su utiliser entièrement ces facilités.

Aussi, et malgré une lente érosion de sa part de marché, la France a, malgré tout, encore fourni l'essentiel des achats sarrois à l'étranger :

commerce extérieur de la Sarre - résultats des importations

Exercice	Total milliards FF	de France		d'Allemagne		des pays tiers	
		valeur	Pourcentage				
1955	203,9	167,5	82,1 %	30,0	14,8 %	6,4	3,1 %
1956	235,8	183,3	77,7 %	42,0	17,9 %	9,5	4,4 %
1957	276,0	215,1	77,9 %	51,0	18,4 %	10,3	3,7 %
1958	309,0	234,9	76,0 %	63,5	20,6 %	10,6	3,4 %
1er semestre 1959	156,5	113,7	72,8 %	36,7	23,4 %	6,1	3,8 %

Si, en volume, les minerais de fer avec 9.094.364 t importées par voies ferroviaires et fluviales représentent toujours la part principale des importations sarroises qui s'étaient élevées à 12.028.000 t en 1958 (198), par contre, en valeur, les produits agro-alimentaires et les biens de consommation représentent la part la plus importante des achats :

importations sarroises en provenance de France - exercice 1958

- produits alimentaires	50,3 milliards francs
- produits agricoles	11,7
- textiles	27,9
- autres biens de consommation	59,6
Total	149,5 milliards francs soit

63,6 % des achats sarrois qui s'étaient élevés à 234,9 milliards francs.

Les autres postes des achats sarrois concernent essentiellement :

- produits de l'industrie sidérurgique	44,7 milliards
- combustibles et produits destinés aux houillères	10,1
- produits métallurgiques	15,0
- divers	15,6

Donc les ventes françaises en Sarre ont pu maintenir leurs positions jusqu'à la date du rattachement économique définitif. Cette stabilité dans les approvisionnements sarrois démontre, une fois de plus, et malgré toutes les facilités accordées par les gouvernements français et allemand, la rigueur

(198) Source : Verkehrsstatistik der Deutschen Bundesbahn.

implacable du cordon douanier et ses effets sur le commerce.

3. LES RESULTATS DU COMMERCE EXTERIEUR DE LA SARRE DE 1957 A 1959 :
 MALGRE L'INSTAURATION PROGRESSIVE DU MARCHE COMMUN ET L'ETABLISSEMENT
 D'UN REGIME PRIVILEGIE POUR LES RELATIONS ENTRE LA SARRE ET L'ALLE-
 MAGNE, L'ATTRACTION DU MARCHE FRANCAIS DEMEURE ENTIERE.

L'évolution de la balance commerciale sarroise autorise diverses constatations (199) :

- un développement important et continu des échanges à partir de 1955,
- un solde général toujours excédentaire,
- en particulier le bilan $\frac{\text{export}}{\text{import}}$ avec les pays de la zone devises est toujours positif, mais le taux de couverture (qui se reflète aussi à la figure n° 14) s'infléchit nettement à partir de 1955 :

échanges entre la Sarre et les pays de la zone devises

<u>Année</u>	<u>achats sarrois</u>	<u>ventes sarroises</u>	<u>taux de couverture</u>
1955	36 milliards francs	97 milliards francs	269 %
1956	52	97	186 %
1957	61	102	167 %
1958	74	111	150 %

- les échanges avec les pays de l'union française continuent de représenter une part prépondérante du commerce extérieur de la Sarre, de l'ordre de 65 % du total des ventes et même près de 75 % pour ce qui concerne les achats sarrois.

 (199) voir figure-annexe n° 11

L'infléchissement des échanges sarrois avec les pays de la zone devises illustre :

- aux achats sarrois à la fois l'effet des mesures de libéralisation des importations à partir de 1955 puis les conséquences de la *dé-libéralisation* des importations imposées en juin 1957.
- aux ventes sarroises vers les pays *hors zone franc* la difficulté d'étendre les débouchés et ce malgré les facilités accordées par la RFA à la Sarre (200) ; l'on retrouve dans cette évolution les effets financiers conjugués de la chute des ventes de charbon sarrois en RFA et dans les pays tiers (201) et du maintien artificiel du taux de change du franc français à un niveau élevé ce qui entravait ainsi les efforts des exportateurs dont les produits n'étaient plus concurrentiels.

Les différentes mesures de 1957/1958 du gouvernement français aux prises avec de sérieuses difficultés monétaires se retrouvent bien évidemment dans la répartition des échanges sarrois :

- la *dé-libéralisation* du 18.6.1957 apparaît nettement dans les résultats du commerce de gros sarrois (202) dont les

(200) Pour faciliter à l'industrie sarroise sa reconversion vers les marchés allemands, le gouvernement fédéral avait autorisé, pour la durée de la période transitoire, l'importation en franchise de douane de biens d'investissements d'un montant de 360 millions DM. C.E. WEIDIG - Op. cit. page 85

(201) voir figure-annexe n° 1

(202) voir figure-annexe n° 19.

achats évoluent comme suit :

	<u>de France</u>	<u>de la RFA</u>	<u>des pays tiers</u>
1956	46,0 %	14,6 %	3,6 %
1957	47,3 %	13,8 %	4,0 %
1958	50,0 %	11,3 %	2,2 %

d'où ressort l'obligation du commerce sarrois de se tourner à nouveau vers le marché français pour les achats de consommation et d'équipement.

- les difficultés de la monnaie française à vouloir défendre un taux de parité irréaliste conduisent à un renchérissement des produits de la zone franc sur les marchés étrangers et une stagnation relative des débouchés vers les pays de la zone devises (203).

Seule la double dévaluation du franc, de 20 % au 28.10.1957 et de 17,5 % au 28.12.1958, qui allait porter son taux de change de 83 à 117 F par rapport au Deutschmark allait rétablir la vérité des prix pour les produits de la zone franc sur les marchés extérieurs.

Les derniers résultats obtenus par l'économie sarroise dans le cadre de l'union économique franco-sarroise vont confirmer le réalisme des nouveaux taux de change du franc français puisque pour le 1er semestre 1959 les ventes de la Sarre *hors zone franc* vont s'élever à 76,7 milliards francs, contre 111,4 pour un exercice plein en 1958, soit une progression de 37,7 % sur un semestre.

(203) voir figure-annexe n° 14.

Par contre, pour ce même premier semestre, le niveau des ventes sarroises vers les pays de la zone franc demeure relativement stable (1958 : 204,7 milliards francs, 1er semestre 1959 : 102,7).

Pour clore cette partie sur les échanges franco-sarrois il n'est pas sans intérêt d'examiner deux points particuliers :

- figure n° 5 : la répartition des approvisionnements de viande en Sarre qui fait apparaître la dépendance sarroise vis-à-vis de la France en matière de produits alimentaires (81 % de la viande consommée en Sarre en 1959 vient de France).
- figure n° 10 : livraisons d'énergie électrique, avec un retournement total des échanges franco-sarrois à partir de 1957, qui peut illustrer en partie les motivations économiques de la politique française.

Aussi, et malgré toutes les mesures prises pour favoriser les échanges germano-sarrois, les liens franco-sarrois se sont avérés si tenaces que le redéploiement de l'économie sarroise vers l'Allemagne n'aura pu se faire.

IV - LE BILAN DE LA PERIODE TRANSITOIRE : UNE DECEPTION
POUR SES INITIATEURS

Après le rattachement politique de la Sarre à l'Allemagne au 1.1.1957, le traité de Luxembourg avait prévu une période transitoire, ne devant pas dépasser 3 ans, pour opérer le rattachement économique de la Sarre à l'Allemagne.

Les objectifs de cette période transitoire étaient :

- faciliter à l'économie sarroise son adaptation aux nouvelles conditions de concurrence sur les marchés étrangers,
- assurer le transfert progressif des débouchés sarrois du marché français vers le marché allemand.

Or qu'est-il advenu de la réalisation de ces objectifs ? il ne saurait être fourni de meilleure réponse que les arguments développés dans le mémorandum adressé le 13 novembre 1957 par le gouvernement sarrois (204) au gouvernement de la RFA au sujet de la situation économique de la Sarre.

Ce document dresse le bilan après la première année de la période transitoire et constate que les objectifs visés n'ont pas été atteints :

- pour le premier, adaptation de l'appareil économique sarrois aux futures conditions de marché, il déplore que beaucoup de petites et moyennes entreprises se laissant abuser par la conjoncture dans l'union économique franco-sarroise

(204) Au lendemain du référendum du 24.10.1955 le gouvernement Hoffmann, qui avait présidé aux destinées de la Sarre depuis 1947 démissionna, et le 18.12.1955 de nouvelles élections auxquelles participèrent pour la première fois les partis CDU - SPD et FDP amenèrent au gouvernement sarrois une coalition CDU/DPS/SPD présidée par le Dr.NEY (CDU) et favorable au rattachement à l'Allemagne.
(Heimatbundregierung)

n'oeuvrent pas avec suffisamment de fermeté pour une modernisation de leur capacité de production,

- pour le second, transfert progressif des débouchés sarrois vers le marché allemand, le mémorandum constate que la part des ventes sarroises vers la RFA et les pays tiers n'a pas évolué et que le marché français reste le débouché principal des produits sarrois, ceci en particulier en raison des mesures monétaires imposées par la France à partir de 1957.

Constatant que les objectifs essentiels de la période transitoire ne sont pas atteints, ni en voie de l'être, le mémorandum conclut en demandant au gouvernement de la RFA de reprendre les négociations avec la France en vue d'abrégier la période transitoire et d'opérer un rattachement rapide de la Sarre à l'Allemagne.

Il est toutefois utile de souligner que tous les milieux sarrois ne partageaient pas à l'époque les vœux exprimés dans le mémorandum du 13.11.1957.

Ainsi les industriels sarrois, conscients qu'une grande partie de leur production devrait continuer à être exportée vers la France, et qu'elle y trouverait des débouchés plus faciles que sur le marché allemand où ils seraient soumis à une rude concurrence, ces industriels ne souhaitaient pas un rattachement anticipé à l'économie allemande ; le mémorandum illustre d'ailleurs bien les intérêts divergents des milieux sarrois en mettant surtout l'accent sur les difficultés des petites et moyennes entreprises.

Néanmoins, et avec bien des désillusions, la période transitoire prévue pour une durée de 3 ans ne fut pas menée à

son terme et le 5 juillet 1959 à 24 heures la Sarre cessa d'appartenir à la sphère économique française pour faire retour à l'Allemagne.

Ainsi prit fin une union économique dans laquelle la France et la Sarre avaient oeuvré en commun, avec des fortunes diverses, durant près de 12 années.

BILAN DE LA PÉRIODE 1948 - 1959

UN SUCCES POUR L'UNION ÉCONOMIQUE

Lors de la réalisation de l'union économique franco-sarroise en 1948, l'économie sarroise venait à peine de finir de relever les ruines les plus importantes causées par la guerre ; encore ce relèvement était-il fort différencié selon les secteurs d'activité.

Si en effet l'effort premier des autorités françaises d'occupation avait porté sur la remise en route des charbonnages et du réseau de transport sarrois, par contre l'un des secteurs-clé de l'économie sarroise, la sidérurgie ne retrouvera son niveau d'avant-guerre qu'à partir des années 1950 sous l'effet de la demande provoquée par la guerre de Corée et des besoins de la reconstruction en France.

Toutefois, la réorientation de l'économie sarroise vers la France, ce but que s'était assignée la politique française en Sarre était réalisé puisque, dès les premières années de l'union économique, la France devint, pour la Sarre le premier acheteur et le premier fournisseur ; en effet 65 à 70 % des ventes sarroises allaient à la France et, en sens inverse, les achats sarrois provenaient pour 80 à 90 % de France.

Certes, pour de nombreux postes tels que les minerais et les produits agro-alimentaires pour lesquels la Sarre était très dépendante des importations françaises, l'orientation des achats vers la France était, somme toute, dans la logique des courants économiques de marché.

Par contre en d'autres domaines tels que les débou-

chés de la production houillère, dont les ventes vers la France passeront de 1 à 4 millions de tonnes entre 1948 et 1950 ou des achats sarrois de biens de consommation, les mesures fiscales et monétaires de la politique française imprimèrent aux débouchés de ces postes une orientation différente de celle des lois normales du marché.

A cet effet, il est intéressant de souligner l'effet rigoureux du cordon douanier (205) lequel, malgré quelques libertés données dans le cadre des contingents franco-allemands joua pleinement son rôle et permet d'infirmier les craintes des milieux économiques français et particulièrement lorrains de voir la Sarre bénéficier d'un double marché français et allemand, comme cela fut le cas de 1920 à 1925.

Toutefois ces mesures s'expliquent aisément si l'on considère que durant la période 1948/1959 le solde de la balance commerciale de la Sarre avec les pays de la zone devises a apporté à l'union franco-sarroise un excédent total de 383 milliards de francs et que d'autre part le pouvoir d'achat d'une population industrielle de 1 million d'habitants constituait un débouché important pour l'économie française.

Mais les échanges franco-sarrois seront également influencés par la création de la CECA en 1953 dont les premiers effets à partir de 1955 amèneront un certain reclassement des débouchés pour ces produits avec, notamment, un rétrécissement des échanges vers la France alors que, et nous retrouvons là une nouvelle illustration du cordon douanier entre la Sarre et l'Allemagne, les ventes des produits ne relevant pas du marché commun de la CECA continueront à être orientés vers la France.

 (205) *das Saarland wurde ab 1948 hermetisch vom deutschen Wirtschaftsraum abgeriegelt.*

K.H. KLEIN - Op. cit. page 15.

L'examen de l'évolution des échanges franco-sarrois a aussi permis de constater comment le volume des transports a accompagné et soutenu le développement considérable des échanges, mais aussi comment la politique tarifaire mise en oeuvre a cherché à orienter ces échanges vers la France.

Et si les buts que s'était fixée la période transitoire n'ont pas été atteints, ce ne sont pas les agents économiques qui étaient en cause mais bien les entraves que posèrent, à ce moment précis les mesures rigoureuses que le gouvernement français dut mettre en oeuvre à partir de 1957 pour faire face à une situation financière particulièrement délicate.

Néanmoins, et ce sera notre conclusion relative à cette période, l'union économique a joué pleinement son rôle dans les deux domaines que ses initiateurs lui avaient fixés :

- faire effectuer à l'économie sarroise ce virage à 180 degrés vers la France
- développer les échanges entre les deux partenaires, ainsi qu'en témoigne le volume des échanges entre la France et la Sarre au début et à la fin de l'union économique.

	<u>1949</u>	<u>1958</u>
- tonnages échangés fer + eau les 2 sens de trafic réunis	11,1 millions/tonnes	19,5
- volume des transactions import + export France/ Sarre	124 milliards francs	440

TROISIÈME PARTIE

LA SARRE FAIT RETOUR A L'ALLEMAGNE

CONSEQUENCES SUR LES ECHANGES AVEC LA FRANCE

CHAPITRE IX

LA RÉALISATION DU RATTACHEMENT ET LE FONCTIONNEMENT DES
DISPOSITIFS MIS EN PLACE PAR LE TRAITE FRANCO - ALLEMAND
DE 1956

Avec le rattachement définitif de la Sarre à l'ensemble de la République Fédérale, le cordon douanier franco-allemand va, d'une part, coïncider à présent avec la frontière politique entre les deux pays et, d'autre part, aura pour mission de contrôler les échanges entre la France et la Sarre.

Toutefois, l'originalité de cette nouvelle frontière réside dans le fait qu'il y sera fait application, en maints domaines, de procédures et de solutions nouvelles afin de favoriser l'établissement du régime privilégié prévu au traité du 27 octobre 1956 pour les échanges entre la France et la Sarre.

I - LA LIQUIDATION DE L'UNION ECONOMIQUE FRANCO-SARROISE

Le 5 juillet 1959 marque la fin de l'union économique franco-sarroise et le rattachement total (1) de la Sarre à l'Allemagne. Les conséquences de ce rattachement furent, la conversion de la monnaie en Sarre, le report du cordon douanier de la frontière avec le Palatinat sur la frontière franco-sarroise, et, surtout, le fait que dorénavant les échanges entre la France et la Sarre perdent leur caractère intérieur et vont être soumis à la réglementation générale des changes et du commerce extérieur.

1. LES CONCEPTIONS DU RATTACHEMENT ECONOMIQUE

En raison de l'intensité des échanges entre la France et la Sarre d'une part (2) et compte tenu des enseignements tirés du premier rattachement de 1935 d'autre part (3) le traité sur la Sarre prévoyait plusieurs dispositions pour permettre aux échanges franco-sarrois de se maintenir au niveau le plus élevé.

La première et la plus importante de ces dispositions consista à exempter de droits de douane les échanges entre la France et la Sarre (4) à concurrence des montants

- (1) rappelons que le rattachement politique de la Sarre était effectif depuis le 1.1.1957.
- (2) 4/5 des achats et les 3/4 des ventes sarroises s'effectuent vers la France.
- (3) rattachement à la suite duquel la Sarre avait connu de graves difficultés pour se réintégrer à l'économie allemande.
- (4) il ne s'agit que des marchandises relevant du régime général, les produits CECA dont les échanges se font selon les règles particulières du traité ont été éliminés de cette liste.

réellement échangés en 1955, la franchise ne s'appliquant qu'aux produits originaires de Sarre ou destinés à être consommés en Sarre.

En l'absence de statistiques douanières précises, la commission gouvernementale mixte dut, de prime abord, chiffrer le montant des échanges franco-sarrois durant l'année de référence 1955 et les reprendre dans des listes :

- liste A : ventes françaises en Sarre
- liste B : ventes sarroises en France

afin de fixer les contingents admis en franchise de douane.

La liste A fut arrêtée à 151 milliards francs.

La liste B à 85 milliards francs (5).

la gestion des contingents étant laissée à la diligence de chacun des pays importateurs.

Les marchandises échangées en franchise des droits de douane devaient répondre à plusieurs conditions (6) :

- elles devaient être originaires et être consommées respectivement en France ou en Sarre,
- le dédouanement devait s'effectuer dans un des bureaux de douane du secteur sarrois de la frontière franco-allemande désigné à cet effet,
- le bénéfice de la franchise était soumis à la présentation d'une licence spéciale.

De plus l'accord franco-allemand prévoyait une clause de sauvegarde en introduisant une liaison étroite entre les

(5) suite à la dévaluation du franc en décembre 1958, le montant de cette liste B fut porté à 100 milliards.

(6) Traité sur le règlement de la question sarroise - article 63 § 2 et 3.

réalisations qui seront enregistrées dans chaque sens du courant d'échange ; cette clause de sauvegarde devait entraîner en effet une réduction automatique des contingents réservés aux produits sarrois vendus en France (liste B) si les ventes françaises en Sarre devaient tomber en-dessous de 75 % du niveau de 1955 (liste A).

En fait cette clause de sauvegarde était plutôt destinée à la protection des ventes françaises que sarroises ; en effet les produits sarrois composés en majorité de produits relevant de la CECA ne devaient pas pour leurs débouchés en France se trouver dans une compétition plus difficile qu'avant le rattachement alors qu'au contraire les produits français allaient se heurter à la concurrence allemande sur le marché sarrois. Dans ces conditions les pouvoirs publics allemands avaient tout intérêt à faciliter au maximum l'écoulement des produits français en Sarre et à se montrer très libéraux en matière de gestion des contingents afin de ne pas se voir appliquer une réduction du contingent des ventes sarroises en France au cas où les débouchés français en Sarre se seraient trouvés réduits.

Ainsi les échanges franco-sarrois qui, jusqu'en 1959, s'étaient effectués à l'intérieur de l'union économique allaient, après le rattachement, être régis d'une part par les règles du marché commun pour les produits CECA (7), d'autre part selon les règles du commerce général avec toutefois des dispositions particulières concernant les droits de douane (8).

 (7) l'union économique franco-sarroise était une union douanière, monétaire et économique, le marché commun n'étant qu'une union douanière.

(8) il convient d'observer que cette exonération est limitée aux seuls droits de douane, les taxes fiscales, TVA en France, taxe sur le chiffre d'affaires en Allemagne restent maintenues.

Mais le traité instituant le Marché Commun est plus vaste, puisqu'il prévoit une réduction des droits de douane pour tous les produits et pour tous les pays adhérents et la libre circulation, non seulement des marchandises, mais aussi des personnes, des services et des capitaux, toutes dispositions absentes ou à peu près du Traité sur la Sarre ; toutefois, ses incidences sont moins immédiates puisque le marché commun ne devait s'établir que progressivement sur une période d'environ 12 ans (9). A l'inverse, le Traité sur la Sarre est d'application plus immédiate puisqu'il stipule la franchise totale dès 1960 et pour une période illimitée.

Il en résulte que le système des échanges franco-sarrois est à la fois plus restreint et plus large que le marché commun. Il est plus restreint puisqu'il limite la confrontation aux produits français et allemands en Sarre et aux produits français et sarrois en France, cela seulement pour un volume de marchandises ne dépassant pas les contingents tarifaires. Il est plus large puisqu'il accorde une franchise immédiate, réalisant donc dès 1960, à concurrence de ces contingents, les conditions dont l'établissement n'était prévu qu'au bout de 12 ans dans le marché commun.

Aussi les négociateurs du traité sur la Sarre avaient prévu cette coexistence durant un certain temps estimant que lorsque le marché commun sera complètement établi il n'y aurait plus de différence entre les effets des deux Traités et qu'à ce moment l'originalité du traité franco-allemand sur la Sarre disparaîtra pour être, en quelque sorte,

(9) Après un 1er abaissement de 10 % des droits de douane intra-communautaires en 1957, une 2e étape au 1.7.1960 et une 3e au 1.1.1961 firent que ces droits se trouvaient réduits de 30 % par rapport à la date de la création de la CECA.

recouvert par le Marché Commun (10).

En conséquence l'expérience sarroise pouvait être d'un enseignement précieux pour la politique à suivre dans l'instauration complète du marché commun.

2. LA REALISATION DU RATTACHEMENT : SES ETAPES ET SA TECHNIQUE

. Le choix de la date

Afin de garantir l'exécution du rattachement dans les conditions de sécurité nécessaires et écarter en particulier les tentatives de transactions frauduleuses, la date du rattachement fut tenue secrète jusqu'au dernier moment. Arrêtée à l'occasion d'un voyage éclair du ministre français des affaires étrangères, M. Christian Pineau, à Bonn fin juin 1959, la date du rattachement fut annoncée simultanément

(10) En fait, dès la fin de l'année 1963, l'Administration des Douanes constatait que les avantages douaniers et contingentaires accordés par le traité du 27 octobre 1956 sur le règlement de la question sarroise diminuaient d'année en année en fonction de la suppression progressive des entraves qui s'opposaient aux échanges entre pays membres de la Communauté Economique Européenne.

L'évolution du régime définitif fut particulièrement nette lors de la suppression des barrières douanières intra-communautaires le 1er juillet 1968. A cette date en effet, la plupart des produits sarrois importés en France étaient assimilés aux produits originaires de la République Fédérale d'Allemagne et étaient admis en franchise selon la même procédure. Le système d'admission en franchise du régime définitif ne concernait plus dès lors qu'un nombre très restreint de produits. Le traité avait donc rempli la tâche qui lui était assignée, à savoir le règlement de la question sarroise tout en préservant les courants d'échanges commerciaux entre la France et la Sarre.

GERUM Michel - l'héritage de l'union économique franco-sarroise
pages 22 à 26.

ment par les deux gouvernements français et allemand le 5 juillet 1959 (un dimanche) pour application le jour même à 24 heures.

Alors que tous les intéressés, milieux économiques en premier, escomptaient l'opération pour le mois d'octobre, la date du rattachement en juillet 1959, plus tôt que prévu, eut des effets bénéfiques sur le commerce sarrois dont les responsables craignaient que les affaires de Noël dussent encore se faire en monnaie française.

. La définition du taux de change

La définition d'un taux de change franc français - Deutschmark équitable (11) fut l'objet d'après discussions qui agitèrent l'opinion publique sarroise tout au long de la période transitoire.

Lors de la conclusion du traité sur la Sarre en 1956 le taux de change s'établissait officiellement à 83,33 francs pour 1 DM ; les deux dévaluations successives du franc français le 11.8.1957 et le 29.12.1958 et l'introduction du nouveau franc avaient permis d'obtenir un taux de change plus réaliste (12).

Si toutefois ce taux de change satisfaisait les industriels sarrois, en particulier les entreprises à voca-

(11) die Frage des gerechten Wechselkurses
C.E. WEIDIG - Das saarländische Geld : und Kreditwesen bei der
Eingliederung des Saarlandes in die Bundesrepublik
Deutschland - pages 42 et 57.

(12) der wirklichkeitsnahe Wechselkurs
C.E. WEIDIG - Op. cit. page 40.

tion exportatrice dont les produits devenaient ainsi plus concurrentiels sur les marchés de la zone devises, il n'en était pas demême pour la grande masse des citoyens sarrois qui manifestait la plus vive inquiétude face à ces mesures monétaires dont une application non nuancée aurait eu des conséquences défavorables pour les petits épargnants.

Face à ces inquiétudes le gouvernement allemand dut s'engager à procéder au change au taux de 1 DM = 100 FF pour tous les dépôts bancaires et d'épargne à la date de référence du 19.12.1958 et qui existaient encore à la fin de la période transitoire.

. Les opérations de change

Les opérations de change débutèrent dès le 6 juillet 1959. Les pièces de monnaie française furent échangées sans limite ni contrôle ; les comptes de dépôts dans les banques et caisses d'épargne furent transformés en DM sur la base des références de l'exercice 1958.

Quant aux signes monétaires français en circulation l'échange se fit en deux périodes :

- une première allant du 6 au 10 juillet 1959
- une seconde s'étendant du 13 au 17 juillet.

Dans les deux cas 75 % des montants offerts à l'échange furent réglés en numéraire, le complément viré sur des comptes d'attente.

Au total 30 milliards 349 millions FF furent échangés ; ce montant de 30,349 fut crédité à la RFA, celle-ci reversant à la France :

- 40 milliards FF sans contrepartie,
- 28 milliards FF à titre de remboursement des sommes engagées par la France en 1947 en Sarre pour y relancer l'économie après l'introduction du franc français le 20.11.1947 (13).

Par ailleurs, et à titre de geste de compréhension réciproque, la RFA renonça au remboursement par la France des 30 milliards échangés.

II - L'ORGANISATION DES ECHANGES SUR LE SECTEUR SARROIS DE LA NOUVELLE FRONTIERE FRANCO-ALLEMANDE

La réintégration économique et politique de la Sarre dans le territoire fédéral allemand allait entraîner une remise en cause complète des conditions d'exécution des contrôles douaniers pour le trafic échangé à la nouvelle frontière franco-sarroise.

D'une part le Traité sur la Sarre (14) prévoyait que les marchandises admises en franchise des droits de douane (listes A et B) devaient être importées et dédouanées par des postes de douane du secteur sarrois de la frontière franco-allemande spécialement désignés à cet effet.

D'autre part il n'était plus question de reconduire l'organisation mise en place après le rattachement de 1935 où des postes de contrôle avaient été installés par chaque pays de part et d'autre de la frontière. Le développement

(13) C.E. WEIDIG - Op. cit. page 59.

(14) article 63 - § 3-a.

considérable des échanges franco-allemands, la simplification des procédures douanières rendant possible une accélération du franchissement de la frontière, enfin le désir de réduire les coûts d'exploitation en installations et personnels mis en oeuvre, allaient amener les deux gouvernements, français et allemand, à rechercher de nouvelles techniques d'exploitation.

De leur côté les moyens de transport durent également s'adapter à la situation nouvelle créée par le report du cordon douanier sur la frontière franco-sarroise ; les lignes qui suivent vont donc s'attacher à examiner les moyens techniques mis en oeuvre sur la nouvelle frontière, les incidences tarifaires et administratives du rattachement de la Sarre à l'Allemagne, enfin les problèmes posés aux différents moyens de transport participant à l'exécution des échanges.

1. LES BUREAUX A CONTROLES NATIONAUX JUXTAPOSES ET LES GARES COMMUNES : UNE CONCEPTION MODERNE DES CONTROLES REPOSANT SUR LA CONFIANCE RECIPROQUE DES DEUX ADMINISTRATIONS DOUANIERES

Des négociations entreprises dès la fin de l'année 1955 aboutirent le 4 juillet 1956 à la signature d'une Convention Générale entre la France et l'Allemagne fédérale relative à l'établissement de bureaux de contrôle nationaux juxtaposés entre la France et la Sarre. L'accord franco-allemand du 15.2.1958 pris en application de la Convention Générale du 4.7.1956 fixa l'implantation de ces bureaux juxtaposés et gares communes par lesquels devaient obligatoirement transiter les échanges franco-sarrois :

a) Transits ferroviaires

des gares communes internationales seront implantées

en territoire français à :

- . APACH pour la ligne Thionville - Trèves,
- . FORBACH pour la ligne Metz - Sarrebruck,
- . SARREGUEMINES pour les lignes Sarreguemines - Sarrebruck
et Bliesbruck - Reinheim.

en territoire allemand à

- . SARREBRUCK - gare principale marchandises pour le trafic
de détail et de groupages,
- . UBERHERRN pour la ligne Hargarten - Voelklingen.

Pour la ligne Bouzonville - Dillingen, compte tenu des caractéristiques du trafic échangé (essentiellement pondéreux relevant du traité de la CECA) des contrôles séparés sont maintenus à Bouzonville et Hemmersdorf.

La carte jointe en annexe n° 29 situe les gares communes de la frontière franco-sarroise.

En outre étaient prévus des contrôles douane et police dans les trains de voyageurs en marche sur des parcours désignés (15).

(15) Les points extrêmes entre lesquels était donnée la possibilité d'effectuer des contrôles en cours de route dans les trains en marche sont :

- . Thionville - Trèves
- . Forbach - Sarrebruck
- . Sarreguemines - Sarrebruck.

b) Transits routiers (16)

Des bureaux à contrôles juxtaposés seront installés en territoire allemand à :

- . LA BREME D'OR (avec extension possible dans l'éventualité de la construction d'une autostrade Sarrebruck - Saint-Avold)
- . NASSWEILER - BREMERHOF
- . GROSSROSSELN
- . HABKIRCHEN

Dans ces bureaux communs, vont dont s'effectuer les contrôles des voyageurs et de leurs bagages et pour les marchandises toutes les opérations douanières, techniques et commerciales, les contrôles vétérinaires et phytosanitaires, les transactions import/export des transitaires et commissionnaires en douane.

Les gares communes (17) se caractérisent par le fait que s'y trouve centralisé le service des échanges internationaux des deux pays en contact ; elles sont exploitées par l'administration ferroviaire du pays sur lequel elles se trouvent et pour le compte de toutes les administrations (18). Elles se distinguent donc des gares douanières classiques, dites *gares d'échange* où, sur chaque section de ligne, l'on retrouvait, séparées de quelques kilomètres seulement, de part et d'autre de la frontière des installations similaires.

 (16) Des bureaux de contrôles nationaux juxtaposés seront implantés ultérieurement à l'écluse d'Apach pour le trafic sur la Moselle canalisée.

(17) Les mêmes considérations sont naturellement valables pour les bureaux communs routiers et fluviaux.

(18) Les frais d'exploitation sont répartis entre toutes les parties intéressées.

Cette technique des gares communes présente donc des avantages nombreux dont le premier était de pouvoir accélérer notablement le franchissement de la frontière du fait de la suppression d'une escale et de la centralisation de toutes opérations dans un même point (19) ; appliquée pour la première fois à la frontière franco-allemande (20) l'installation de bureaux de contrôles communs témoigne avant tout d'une volonté politique qu'illustre bien le préambule de la Convention du 18.4.1958 (21) :

Le Président de la République française et le Président de la République fédérale d'Allemagne animés du désir de faciliter le franchissement, par fer, par route et par voie navigable de la frontière entre les deux pays ont décidé de conclure une convention

Toutefois la création de ces bureaux communs était également dictée par des impératifs techniques afin de pouvoir traiter les quelques 200 trains de marchandises et de voyageurs devant franchir journallement la frontière franco-sarroise en ces 4 points (22).

 (19) Journal Officiel n° 258 du 5.11.1960 - pages 9940 à 9943.

(20) des réalisations similaires existaient à la frontière franco-suisse.

(21) à titre d'exemple la durée moyenne d'arrêt d'un wagon dans les 2 gares douanières de la frontière germano-sarroise qui était de l'ordre de 24 h a pu être abaissée à 9 h pour le franchissement de la nouvelle frontière franco-sarroise. Pour les trains de primeurs transitant à Forbach ce délai a même été abaissé à moins de 2 heures. (1 h.38 pour le train 45113 Dijon - Sarrebruck).

Source : La Vie du Rail n° 786 du 26.2.1961 - page 5.

(22)	<u>trains de voyageurs</u>	<u>trains de marchandises</u>	<u>total journalier</u>
UBERHERRN	6	54	60
APACH	14	26	40
FORBACH	23	23	46
SARREGUEMINES	24	28	52

Toutes ces installations qui n'avaient pu être terminées pour le 6 juillet 1959 furent mises en service le 17.1.1960, date à laquelle le cordon douanier de la frontière franco-sarroise s'établit dans sa forme définitive.

2. LES PROBLEMES REGLEMENTAIRES ET TARIFAIRES NES DU RATTACHEMENT DE LA SARRE A L'ALLEMAGNE

Le facteur *prix de transport* revêt pour l'écoulement des marchandises de fort tonnage une importance très grande, souvent décisive, dans l'orientation des débouchés, ceci en raison de la faible valeur marchande de ces produits dont le *prix rendu* se trouve alors, en valeur relative, fortement obéré par l'influence des taxes de transport.

Or nous avons vu que l'essentiel des échanges franco-sarrois est formé de marchandises pondéreuses, minerais de fer et combustibles, particulièrement sensibles aux tarifs de transport pratiqués ; compte tenu du rôle très modeste de la voie d'eau dans le transport des marchandises lourdes (de l'ordre de 3 %) et du fait que le transport de ces produits ne relève pas du domaine de la route c'est tout naturellement la politique tarifaire des chemins de fer qui va être déterminante pour l'écoulement des marchandises de fort tonnage entre la France et la Sarre. Néanmoins les structures réglementaires dans lesquelles évolueront les autres modes de transport après 1959 seront également analysées.

. La tarification ferroviaire

Revenons en arrière pour examiner l'évolution de cette question vitale pour les échanges franco-sarrois.

En 1948 lors de la création de l'union économique franco-sarroise furent également introduits intégralement en Sarre les tarifs SNCF, tant pour le trafic franco-sarrois que pour le trafic intérieur sarrois ; or les tarifs ferroviaires français ont toujours été inférieurs aux tarifs allemands, l'avantage variant de 20 à 50 % selon la nature des marchandises (23).

Par ailleurs, du fait de l'application de la tarification SNCF de bout en bout il était fait usage d'une taxation directe pour les échanges franco-sarrois, seuls les échanges germano-sarrois étant soumis à la taxation scindée.

L'économie sarroise s'était donc adaptée à cette situation avantageuse pour elle d'autant que l'essentiel des transports portait sur des échanges intérieurs sarrois ou franco-sarrois bénéficiant de la tarification SNCF, la part de trafic germano-sarrois soumis à taxation scindée étant

 (23) IHK des Saarlandes - Das französische und deutsche Wirtschaftssystem aus der Sicht der Saarländischen Wirtschaft - page 35.

compare les prix de transport SNCF et DB en DM pour 1 tonne de marchandise acheminée par wagon de 20 t sur une distance de 250 km.

	<u>prix SNCF</u>	<u>prix DB</u>
- charbon	16,95	20,10
- minerai	15,50	17,80
- fers marchands	20,28	31,10
- céréales	15,14	31,10
- sucres	20,94	32,80

autre exemple (tarifs 1959) le prix de transport pour un train complet de 960 tonnes de houille (tonnage brut 1200 t) de la mine sarroise de Camphausen à l'usine de Dilling (distance 36 km) fait ressortir des prix fort différenciés à la tonne transportée :

- 2,96 DM avec application des tarifs SNCF
- 4,54 DM avec les tarifs allemands (DB)

Source : Tarifs marchandises SNCF et DB.

bien moindre (24).

Du fait du rattachement au système économique de l'Allemagne, l'économie sarroise allait donc être frappée doublement dans ses échanges avec la France.

En premier lieu par l'application des tarifs ferroviaires allemands pour tout le trafic intérieur sarrois et le trafic germano-sarrois en second lieu pour le trafic franco-sarrois par l'application des tarifs allemands depuis la gare expéditrice sarroise jusqu'à la frontière franco-sarroise puis les tarifs français depuis la frontière jusqu'à destination en France.

A titre d'exemple illustrant les effets de la tarification scindée, appliquée après le rattachement, dans le trafic franco-sarrois : prix de transport d'une tonne de constructions métalliques de Rohrbach (Sarre) à Paris sur 446 km (25) :

- avant le rattachement, tarification SNCF de bout en bout	32,49 DM
- après le rattachement, tarification scindée DB jusqu'à la frontière 6,20 DM + 32,04 parcours français	38,24 DM

soit une augmentation de près de 20 %.

 (24) à titre de référence, les trafics comparés de l'exercice 1955 extraits de la figure-annexe n° 25.

- trafic total des chemins de fer sarrois	:	38.215.000 tonnes
.dont soumis à tarification SNCF	:	32.123.000 tonnes
		soit 84 %
. soumis à tarification scindée SNCF + DB	:	6.092.000 tonnes
		soit 16 %

(25) IHK des Saarlandes - rapport annuel exercice 1960 - pages 57-58.

Les exemples pourraient être multipliés à l'infini de ces frais supplémentaires imposés à l'économie sarroise ; la chambre de commerce de la Sarre (26) chiffre à 30 % en moyenne l'augmentation de tarifs subie et estime que la charge supplémentaire annuelle pour l'économie sarroise se monte à 70 millions DM après le rattachement, dont 20 millions pour les charbonnages, 30 millions pour la sidérurgie et 20 millions pour les autres secteurs de l'économie.

Les milieux industriels sarrois avaient plaidé, dès avant le rattachement, le maintien de la tarification SNCF de bout en bout pour les envois vers la France ; le gouvernement allemand ne put accéder à ce souhait, n'était-ce qu'en raison de l'obligation de l'unicité de traitement à accorder à tous les bassins industriels allemands.

Néanmoins les chemins de fer allemands accédèrent, partiellement, aux desiderata des milieux sarrois, en créant au 15.11.1960, des tarifications spéciales applicables aux charbons sarrois exportés vers la France et aux minerais français importés en Sarre (27).

Ces tarifs réduits, sans ramener les taxes perçues au niveau antérieur, apportèrent néanmoins un allègement de 15 millions DM à l'économie sarroise sur les 70 millions DM de frais supplémentaires (28).

 (26) rapport annuel - exercice 1959 - page 67.

(27) Ces tarifs réduits consistèrent en fait à rétablir le niveau de tarification appliquée sur la SNCF pour les transports en trains complets tarifs dont l'application était prévue par l'article 67 du traité sur la Sarre.

(28) à la même époque apparaissent en Sarre les premières protestations relatives aux avantages qu'apportera à la sidérurgie lorraine la canalisation de la Moselle prévue au traité sur la Sarre ; par rapport à la sidérurgie sarroise non raccordée à la voie rhénane l'avantage pour la sidérurgie lorraine serait de l'ordre de 15 F à la tonne d'acier produite, ce compte tenu des abaissements de prix et pour l'approvisionnement en cokes de la Ruhr et en frais de transport pour les produits finis.

L'industrie sarroise dut donc s'adapter à cette situation nouvelle qui ne fut pas sans influencer l'orientation de ses débouchés ; les chemins de fer allemands de leur côté cherchèrent à atténuer par diverses mesures tarifaires les effets de ces augmentations afin d'éviter des pertes de trafic au bénéfice de la concurrence routière à présent fort active entre la Sarre et l'Allemagne (29).

Toutefois certains courants de trafic tels que ceux en provenance de Sarre vers l'Allemagne du Sud et transitant via la France et Strasbourg-Port-du-Rhin se trouvèrent pratiquement perdus pour l'économie sarroise (30).

. Les perspectives de la navigation fluviale

Certes, les possibilités de la navigation dans l'exécution des échanges franco-sarrois resteront limitées par les capacités techniques des voies fluviales utilisées.

Or la solution du *SAAR - PFALZ KANAL* trop ambitieuse sera finalement repoussée par les autorités fédérales allemandes qui offriront en compensation un projet de canalisation de la Sarre en aval de Sarrebruck jusqu'à l'embouchure avec la Moselle en amont de Trèves.

En attendant, la Sarre canalisée et le canal des Houillères greffé sur le canal de la Marne au Rhin resteront les seules voies navigables utilisables pour les échanges franco-sarrois.

 (29) Die Tarifpolitik der Eisenbahn im Saarland - Note d'étude,
 Bundesbahndirektion Saarbrücken - pages 5 et 6.

(30) nach Süddeutschland ist der kürzere Weg über Strasbourg verloren
 der VOLKSWIRT - cahier n° 11 du 12.3.1960 - page 22.

Du point de vue réglementaire, l'article 39 du traité sur la Sarre avait prévu l'égalité de traitement et de circulation pour la navigation sur la rivière Sarre et sur les voies fluviales françaises et ce sans distinction pour tous les bateaux immatriculés à un registre allemand ou français.

Par ailleurs ce même traité prévoyait (31) que pour les transports entre la France et la Sarre les tarifs français sont applicables de bout en bout.

Cette disposition, intéressante à double titre :

- maintien des tarifs français
- application d'un même tarif de bout en bout sans rupture de taxe à la frontière

allait apporter à la navigation fluviale un avantage tarifaire non négligeable, pouvant ainsi offrir des prix de transport inférieurs de l'ordre de 15 % à la taxation ferroviaire scindée SNCF + DB appliquée après le rattachement (32).

Cet avantage tarifaire aura d'ailleurs des conséquences favorables sur le développement du trafic fluvial entre la France et la Sarre.

 (31) Traité sur la Sarre du 27.10.1956
 Annexe 8 *Navigation fluviale* article 12 - 2.

(32) Source : IHK Saarbrücken - rapport annuel exercice 1958
 page 84.

. Le contingentement du trafic routier

Les dispositions applicables en matière de transports routiers entre la France et la Sarre avaient été fixées par l'article 36 du traité sur la Sarre ainsi qu'en son annexe 7 - Transports routiers - qui prévoyait, entr'autres :

- a - les entreprises de transport sarroises autorisées en Sarre pouvaient effectuer tout transport en provenance ou à destination d'un point du territoire français situé à l'intérieur d'une zone de 10 kilomètres de profondeur le long de cette frontière ; ces transports pouvaient s'exécuter avec des véhicules ayant leur point d'attache en Sarre sans autorisation des autorités françaises (article 2 de l'annexe 7). Il en est de même pour les transports privés effectués pour compte propre.
- b - ces mêmes entreprises sarroises peuvent effectuer des transports en provenance ou à destination de la zone courte du département de la Moselle, mais dans le cadre d'un contingent délivré par les autorités françaises et correspondant au volume des transports exécutés dans cette zone par ces entreprises sarroises pendant l'année 1954 (article 3¹ de l'annexe 7).
- c - les entreprises françaises de transport sises dans la zone courte du département de la Moselle peuvent, sans autorisation particulière des autorités allemandes exécuter tout transport en provenance ou à destination du territoire sarrois (article 3² de l'annexe 7).
- d - tous les autres transports publics de marchandises ne sont autorisés qu'avec une licence attribuée dans le cadre d'un contingent délivré par les autorités des deux

pays et ce dans le cadre d'un contingent correspondant au volume des transports effectués durant l'année 1954 (article 4 - 2 de l'annexe 7).

e - les entreprises de transport françaises pouvaient, dans le cadre du point 3 ci-dessus, développer leur action vers la Sarre, il n'en était pas de même pour les entreprises sarroises assurant du trafic vers les départements français situés au delà de celui de Moselle.

Aussi cette disposition (point 4 ci-dessus) fut-elle vivement critiquée par les milieux économiques sarrois (33) et en particulier la référence au volume des transports assurés en 1954. Celui-ci assurant en effet aux entreprises sarroises concernées un contingent *grande distance* vers la France de l'ordre de 6.500 tonnes par mois seulement.

Or du fait du développement des échanges franco-sarrois depuis 1954 le contingent basé sur cet exercice se trouvait dépassé dès l'année 1958, exercice au cours duquel le trafic routier Sarre vers France s'élevait déjà à 18/20.000 tonnes/an (34).

(33) voir en particulier IHK des Saarlandes - rapport annuel exercice 1958 page 83.

(34) évaluation de la Chambre de commerce de la Sarre.

Ainsi tracé le cadre réglementaire et tarifaire dans lequel allaient évoluer les différents modes de transport, examinons à présent le volume des transports échangés entre la France et la Sarre et en particulier les variations enregistrées suite au rattachement économique de la Sarre à l'Allemagne.

CHAPITRE X

L'INFLECHISSEMENT DES COURANTS D'ÉCHANGE FRANCO-SARROIS

APRES LE RATTACHEMENT

Compte tenu du rattachement de la Sarre à la sphère économique allemande il était à craindre que, malgré toutes les facilités offertes pour maintenir la plus large ouverture de marché possible avec la France, les échanges franco-sarrois se trouveraient affectés par les nouvelles barrières douanières.

En effet libération des droits de douane ne signifie pas libération des formalités douanières et les opérations administratives lors du franchissement de la frontière pouvaient s'avérer être un frein redoutable pour le maintien des échanges (35).

En fait, toute l'attention des milieux politiques et économiques allait se fixer sur les conditions d'utilisation des possibilités offertes par les contingents des listes A et B.

(35) pour les grosses sociétés françaises disposant d'un représentant en Sarre celui-ci se chargeait de ces opérations ; il n'en était pas de même pour la majorité des petits exportateurs français dont les clients sarrois risquaient d'être découragés par les formalités administratives de franchissement de la frontière - on vit donc fleurir en Sarre des officines de *services* ou de *merchandising* qui offraient leurs services aux exportateurs français.

I - LES CONDITIONS D'UTILISATION DES CONTINGENTS TARIFAIRES
ADMIS EN FRANCHISE DES DROITS DE DOUANE

1. UNE UTILISATION INCOMPLETE DANS LES DEUX SENS DES ECHANGES

Les contingents tarifaires admis en franchise de douane entre la France et la Sarre avaient été répertoriés par position de la nomenclature douanière sur des listes dénommées :

- liste A - ventes françaises vers la Sarre d'un montant annuel de 1,5 milliards DM (36).
- liste B - ventes sarroises vers la France d'un montant annuel de 1 milliard FF (36).

Les résultats enregistrés pour les premiers exercices (37) après le rattachement firent ressortir une utilisation incomplète des franchises offertes :

<u>Exercice</u> (1/7 au 30/6)	<u>Utilisation</u> <u>Liste A</u> (France vers Sarre)	<u>Utilisation</u> <u>Liste B</u> (Sarre vers France)
1959/1960	41,8 %	57,5 %
1960/1961	66,0 %	62,6 %
1961/1962	67,0 %	60,3 %

(36) au taux de change de 1959 après les différentes modifications du cours des changes des années 1957/1958.

(37) Compte tenu de la date du rattachement en Juillet 1959, les résultats des exercices annuels portaient à chaque fois sur la période allant de Juillet à Juin de l'année suivante.

Ces résultats n'étaient pas pour surprendre car un sondage effectué avant la fin de l'union économique, alors qu'il n'existait encore pas de barrières économiques entre la France et la Sarre, fit ressortir qu'en 1958 déjà les quotas de 1955, sur lesquels les contingents tarifaires avaient été établis, n'avaient pas été atteints.

Ainsi en 1958 les possibilités de la liste A (ventes françaises en Sarre) n'avaient été utilisées qu'à 51 %, et la liste B à 57 % (38).

Les résultats du premier semestre après le rattachement, de juillet à décembre 1959, furent franchement décevants (39) :

- Liste A utilisée à 35 % seulement
- Liste B utilisée à 51 % seulement.

Certes les premiers résultats ont été influencés par le fait que dans les deux sens d'échange des mesures spéculatives avaient contrarié le jeu normal des agents économiques :

- Liste A : achats massifs de produits français avant la fermeture de la frontière.
- Liste B : constitution de stocks importants par les exportateurs sarrois dans leurs succursales installées en France.

(38) Saarwirtschaft 1958 - 1963 - page 47.

(39) IHK des Saarlandes - rapport de l'exercice 1960 - page 54.

2. LES CAUSES DE CETTE DESAFFECTION

Il n'en demeure pas moins que les contingents tarifaires ne seront jamais utilisés à capacité complète, les causes de cette désaffection se situant (40) :

Liste A (ventes françaises en Sarre)

- . adaptation de l'économie sarroise à la réglementation allemande,
- . achats massifs de produits de consommation courante en provenance d'Allemagne et correspondant mieux aux goûts des acheteurs sarrois,
- . cessation de livraisons en provenance de France pour certaines entreprises françaises livrant directement leurs produits à un représentant unique en Allemagne fédérale, ces marchandises échappant ainsi au commerce spécifique franco-sarrois,
- . manque de pugnacité des exportateurs français en compétition avec les produits allemands,
- . les formalités administratives à l'entrée en Sarre qui décourageaient maints acheteurs sarrois.

D'une façon générale aussi il convient de remarquer que depuis 1955, date de la détermination des contingents, était intervenue une modification des besoins d'achat des populations qui aurait nécessité une révision de la liste des produits arrêtée en 1955.

En fait, ce sont les produits agricoles français, produits dont la Sarre continuait à avoir un besoin pressant, qui avec près de 50 % des ventes françaises ont sauvé la

(40) IHK des Saarlandes - rapport de l'exercice 1959 - pages 55 et 56.

liste A.

Liste B (ventes sarroises vers la France)

Comme pour la liste A, la modification intervenue depuis 1955 dans les structures de vente, qui ne correspondent plus aux besoins de l'économie, est la cause principale de l'utilisation incomplète des contingents tarifaires. De plus il convient d'y adjoindre les raisons suivantes :

- . l'établissement en France de filiales sarroises lesquelles livraient directement le marché français avec leur production propre,
- . une baisse de compétitivité des produits sarrois dont le prix de production se trouve à présent obéré par des charges plus élevées en matériel, énergie et salaires,
- . la possibilité de vendre en RFA à meilleur prix qu'en France,
- . le défaut de succursales en France qui seraient en mesure de soulager l'acheteur français des problèmes administratifs à l'importation.

Toutefois, malgré l'utilisation incomplète des contingents tarifaires, mais compte tenu d'un pourcentage d'utilisation sensiblement égal pour les deux listes A et B les gouvernements français et allemand convinrent, par un accord du 22.11.1960, de ne pas faire application de la clause de sauvegarde introduite dans le traité pour le cas où les ventes françaises devaient tomber en-dessous de 75 % du niveau de 1955.

En pratique, dans les années qui suivirent, la proportion d'utilisation des contingents s'est maintenue au

taux de 60 % (41), ce qui correspond en fait à une diminution des transactions compte tenu de la hausse des prix d'une part et de la libération progressive des échanges portant sur des produits pour lesquels les dispositions du marché commun européen s'appliquaient d'autre part.

Il nous reste à voir à présent quelle a été l'influence du rattachement de la Sarre sur le volume des échanges franco-sarrois.

II - LES ECHANGES FRANCO-SARROIS APRES LE RATTACHEMENT DE LA SARRE A L'ALLEMAGNE : DES MODIFICATIONS SENSIBLES EN VOLUME ET EN STRUCTURE

Bien que les échanges de produits relevant des contingents tarifaires fussent restés en deçà des prévisions établies avant le rattachement, il convient de rappeler que ces produits ne représentent toutefois pas la totalité des échanges franco-sarrois (42) ainsi qu'il ressort du tableau suivant (43) :

(41)	<u>exercice</u>	<u>liste A</u>	<u>liste B</u>
	1962/1963	62,8 %	63,6 %
	1963/1964	62,9 %	65,0 %
	1964/1965	61,3 %	60,7 %
	1965/1966	64,9 %	58,0 %
	1966/1967	58,5 %	61,8 %

Source : Aussenhandel des Saarlandes - Op. cit. page 12.

(42) rappelons qu'en particulier les produits CECA étaient exclus de ces contingents.

(43) Statistisches Amt des Saarlandes - Der Aussenhandel des Saarlandes 1960 - 1966 - page 21.

Ventes françaises en Sarre

	<u>1960</u>		<u>1961</u>		<u>1962</u>	
. produits de liste A	836	64,7 %	881	68,2 %	874	65,1 %
. produits CECA	431	33,4 %	372	28,8 %	396	29,5 %
. autres produits	25	1,9 %	39	3,0 %	72	5,4 %
Total	1292 millions DM		1292 mio DM		1342 mio DM	

Ventes sarroises à la France

. produits liste B	475	31,6 %	460	31,9 %	457	31,7 %
. produits CECA	931	61,8 %	890	61,7 %	824	57,1 %
. autres produits	99	6,6 %	93	6,4 %	162	11,2 %
Total	1505 millions DM		1443 mio DM		1443 mio DM	

Les résultats des échanges franco-sarrois tels qu'ils ressortent du tableau ci-dessus confirment la structure des courants de vente :

- *les exportations françaises* en Sarre continuent de porter essentiellement sur des produits agricoles encore contingentés en République Fédérale, produits pour lesquels l'abaissement des droits de douane intra-communautaires était relativement moins sensible que pour les produits industriels.
- *les exportations sarroises* vers la France par contre concernaient surtout des produits industriels, libérés pratiquement en totalité des restrictions quantitatives et pour lesquels les droits de douane intra-communautaires se trouvaient réduits à un niveau tel que les avantages présentés par le traité devenaient insignifiants.

La nature des produits concernés pouvait donc con-

duire à un déséquilibre des échanges, en particulier les ventes françaises en Sarre devenaient plus sensibles à la concurrence.

Il convient donc d'examiner à présent l'influence de ces différents facteurs sur le volume des échanges entre la France et la Sarre dans le régime définitif.

1. LES VENTES FRANÇAISES EN SARRE

Au cours des premiers exercices qui ont suivi le rattachement les ventes françaises en Sarre ont atteint en valeur le niveau suivant (44)

	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>
	(en millions de DM)		
total	1.292	1.292	1.342
<hr/>			
dont :			
- produits agro-alimentaires	357	401	407
- minerais de fer	160	151	146
- combustibles	39	38	39
- autos, machines et mécaniques	133	153	177
- produits métallurgiques	276	216	226

L'analyse du *volume* des échanges permet de mieux cerner encore l'évolution enregistrée dans les différents postes qui ont, traditionnellement, représenté l'essentiel des ventes françaises en Sarre :

(44) Statistisches Amt - Der Aussenhandel des Saarlandes 1960 - 1966
page 18.

Minerais de fer (45)

Après avoir atteint leur apogée en 1958, les livraisons de minerai français en Sarre commencent à baisser :

1958	9,0 millions tonnes
1959	8,6
1960	8,5
1961	8,5
1962	8,5
1963	6,5

La cause de la réduction des achats en France est à rechercher dans le développement constant des achats de minerais à forte teneur en provenance de Suède et du Brésil (46) et importés par les ports allemands de la mer du Nord, Brême et Emden en particulier.

Produits agro-alimentaires

Premier poste, par la valeur, des ventes françaises, ces produits n'ont cessé de progresser durant les premières années qui ont suivi le rattachement. Et cette progression, qui ne s'explique ni par une quelconque modification des usages alimentaires de la population sarroise ni par un développement général des transactions franco-sarroises qui restent à niveau constant durant ces années, laisse apparaître une faille dans l'application du traité sur la Sarre ; ce traité avait prévu (47) *la franchise n'est accordée que lorsque les produits sont destinés à demeurer en Sarre pour y être consommés ou utilisés.*

 (45) voir figure-annexe n° 20.

(46) der Aussenhandel des Saarlandes 1960 - 1966 - Op. cit. page 23.

(47) article 63 - § 2 a et d du traité.

Or tel ne semble pas avoir été le cas pour les importations de viandes (48) et de produits laitiers (49) en provenance de France.

En effet, et dans les deux cas, les ventes française qui s'étaient développées harmonieusement durant les années ayant précédé le rattachement, s'emballent brusquement à partir de 1960 :

	<u>ventes françaises en Sarre</u>	
	<u>viandes</u>	<u>produits laitiers</u>
1955	37.932 tonnes	34.601 tonnes
----	-----	-----
1958	51.766 t	33.997 t
----	-----	-----
1960	58.366 t	63.601 t
1961	77.554 t	69.393 t
1962	83.350 t	63.354 t

Il y a donc eu, manifestement, transit vers l'Allemagne d'une part sensible des importations en Sarre, car l'augmentation est trop importante pour la seule consommation sarroise ; ceci infirme, en partie, les déclarations des milieux industriels sarrois qui avaient affirmé à maintes reprises qu'il n'y avait pas eu d'abus dans l'utilisation des contingents tarifaires (50)

 (48) voir figure-annexe n° 5.

(49) voir figure-annexe n° 22.

(50) IHK Saarbrücken - rapport de l'exercice 1960 - page 117.
 parle de *dizipliniertes Verhalten der saarländischen Importeure.*

Autres ventes françaises en Sarre

Pour certains produits de l'industrie française, les années de l'union économique leur avaient permis de prendre pied solidement sur le marché sarrois et malgré le rattachement de la Sarre à la RFA les courants d'échange allaient se maintenir, voire se développer ; il en était ainsi notamment de l'industrie automobile française dont les ventes représentent l'essentiel du poste *autos, machines et mécaniques* et qui verra ses débouchés augmenter (51) :

1960	:	133 millions DM
1961	:	153 " "
1962	:	177 " "

Pour d'autres produits tels que l'énergie électrique il apparait que les courants d'échange, dictés par des impératifs politiques durant la période de l'union économique, s'inversent totalement par la suite, les ventes françaises vers la Sarre pénant nettement le pas sur les livraisons sarroises vers la France (52) :

livraisons d'énergie électrique (millions kwh)

	<u>ventes sarroises</u> en France	<u>ventes françaises</u> en Sarre
1949	235	-

1955	13	32

1960	2	210
1961	0,3	400
1962	4,8	533

(51) la part des véhicules français dans les immatriculations de voitures neuves en Sarre passe de 20,3 % en 1959 à 35,1 % en 1960.

IHK des Saarlandes - rapport exercice 1960 - page 62.

(52) voir figure-annexe n° 10.

Certes le développement de la production en France n'est pas étranger à cette modification des courants de ventes néanmoins cette inversion des échanges illustre bien la politique suivie par la France au cours des années de l'immédiat après-guerre.

2. LES VENTES SARROISES EN FRANCE

Les ventes sarroises vers les pays de l'Union française allaient se maintenir à un niveau acceptable, ce malgré la présence d'un cordon douanier entre la France et la Sarre:

	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>
- produits agro-alimentaires	16	14	17
- matières premières	222	204	202
- demi-produits	275	284	270
- produits finis	992	941	954
totaux (millions DM)	<u>1.505</u>	<u>1.443</u>	<u>1.443</u>

Une analyse quantitative s'impose afin de pouvoir mesurer les conséquences du rattachement sur les débouchés des principaux postes des ventes sarroises vers la France (53)

Les combustibles

Les livraisons de charbon sarrois à la France sont à présent régies par les dispositions du traité sur la Sarre qui prévoit (54) que 33 % des tonnages des mines de la Sarre

(53) classement selon statistique douanière allemande.

extrait de : Statistisches Handbuch für das Saarland 1976 -page 251

(54) article 83 - vente des charbons - § 1.

disponibles à la vente seront mis à la disposition de la France à partir du 1.1.1958 et ce pour une durée de 25 ans (55).

Les tonnages ainsi livrés (56), après avoir marqué une nouvelle pointe en 1958, déclinent ensuite sous l'effet de la baisse générale de la production des charbonnages et aussi du fait de la construction de nouvelles centrales thermiques en Sarre qui absorberont une part non négligeable de la production en réduisant d'autant les quantités mises en vente.

livraisons de charbon sarrois vers la France

1958	:	4.187.100 tonnes
1959	:	3.740.000
1960	:	3.144.900
1961	:	2.969.200
1962	:	2.998.900

Par contre pour les cokes (57), dont la France continue d'avoir des besoins pressents, les ventes sarroises se développent à partir de 1958 (58)

ventes de cokes sarrois vers la France

1958	:	479.000 tonnes
1959	:	675.000
1960	:	1.100.000
1961	:	1.056.000
1962	:	938.000

(55) ibid - article 83 § 5.

(56) voir figure-annexe n° 1.

(57) voir figure-annexe n° 16.

(58) à noter que parallèlement les ventes de coke de la Ruhr vers la France connaissent également un fort développement.

Ces deux évolutions contradictoires, baisse des ventes de charbons, augmentation des ventes de coke, font bien ressortir, si besoin était, que libérés des contraintes politiques et douanières de par la création de la CECA, les produits relevant du marché commun recherchent dorénavant leurs débouchés en fonction des seuls critères du marché.

Produits sidérurgiques

A partir de 1957, à l'annonce du rattachement prochain de la Sarre à l'Allemagne, les livraisons de la sidérurgie sarroise vers la France qui représentaient habituellement 30 à 33 % des débouchés, se développèrent rapidement par suite de la constitution de stocks dans les succursales sises en France.

En 1959, suite aux hésitations résultant de la création d'un cordon douanier entre la France et la Sarre, ces ventes baissèrent tout naturellement pour retrouver, à partir de 1961 un niveau élevé :

livraisons de la sidérurgie sarroise vers la France

<u>Exercice</u>	<u>tonnages</u>	<u>% de la production</u>
1955	876.000 tonnes	31,8 %

1957	1.086.000 t	37,6 %
1958	1.157.000 t	41,7 %
1959	817.000 t	30,4 %
1960	975.000 t	34,2 %
1961	1.222.000 t	39,1 %
1962	1.208.000 t	39,6 %

Néanmoins le rattachement de la Sarre à l'Allemagne

entraînera une modification des débouchés de l'industrie sarroise (59) ainsi qu'en témoigne le tableau suivant qui indique la répartition des ventes de l'industrie sarroise en pourcentage du chiffre d'affaires selon zones de destination pour les deux exercices 1958 et 1960 précédant et suivant le rattachement (60).

Exercice	Consommation intérieure sarroise	ventes vers		
		la France	l'Allemagne	les pays tiers
1958	42,1 %	37,2 %	13,3 %	7,4 %

1960	32,4 %	28,5 %	30,7 %	8,4 %

Il apparaît une forte augmentation des ventes vers l'Allemagne, une diminution, plus nuancée, des ventes vers la France l'ensemble de ces mouvements établissant peu à peu l'équilibre idéal, 1/3 Sarre, 1/3 France, 1/3 Allemagne auquel ont toujours songé en Sarre les plus fervents partisans du rattachement à l'Allemagne tout en demeurant conscients du devoir de maintenir une ouverture vers la France pour l'industrie sarroise trop dépendante de l'exportation en particulier pour ce qui concerne les produits relevant du traité de la CECA.

En effet, les conséquences du rattachement de la Sarre à l'Allemagne ont été plus importantes sur la répartition des débouchés des produits industriels sarrois ne relevant pas de la CECA, débouchés qui évolueront comme suit :

 (59) voir figure-annexe n° 8.

(60) IHK des Saarlandes - rapport exercice 1960 - page 20.

SARRE - répartition des ventes de produits industriels non
CECA (61)

Exercice	Consommation intérieure sarroise	ventes vers		
		la France	l'Allemagne	les pays tiers
1958	52,2 %	34,9 %	8,6 %	4,3 %

1962	38,8 %	16,0 %	40,3 %	4,9 %

Cette comparaison, qui porte sur des produits restant soumis aux règles générales du commerce extérieur, montre à l'évidence, après le rattachement le glissement des débouchés des ventes sarroises du marché français, à présent protégé par une barrière douanière, vers le marché allemand accessible librement aux produits sarrois, alors que la part des ventes vers les autres pays reste pratiquement constante.

III - L'ÉCOULEMENT DU TRAFIC A LA NOUVELLE FRONTIÈRE FRANCO-SARROISE

Pour les premiers exercices ayant suivi le rattachement de 1959 la part respective des différents moyens de transport dans l'exécution des échanges franco-sarrois a été la suivante (en pourcentage des tonnages transportés) (62).

(61) Rückblick auf wirtschaftliche Probleme des Saarlandes nach der Rückgliederung - Landesbank Saar - page 147.

(62) Statistisches Handbuch für das Saarland - exercice 1963 - page 170.

	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>
chemin de fer	94,9 %	95,3 %	94,2 %
navigation fluviale	2,6	1,7	2,1
route	2,5	3,0	3,7

La part du trafic franco-sarrois assuré par voie ferrée demeure donc prépondérante, néanmoins il n'est pas sans intérêt d'examiner également le développement et les domaines des autres moyens de transport.

1. LA BAISSÉ DES TONNAGES TRANSPORTÉS CONFIRME LE TASSEMENT DES ÉCHANGES

Trafic par voie routière

Le trafic routier franco-sarrois qui en 1952 s'était élevé à 180.000 t pour le sens Sarre - France et à 166.000 t pour le sens France - Sarre, soit au total 350.000 tonnes connaît un net développement par la suite, s'établissant au niveau suivant après le rattachement (63)

	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>
- Sarre vers France	428.907 t	410.354 t	433.355 t
- France vers Sarre	1.179.710 t	1.358.559 t	1.413.249 t
total transporté	1.608.617 t	1.768.913 t	1.846.604 t

Ces résultats appellent deux commentaires :

. le développement (relatif) du trafic routier est dû en pre-

(63) Saarländische Wirtschaftszahlen - rapports annuels
ces tonnages comprennent le trafic à longue distance, les échanges inter-usines et le trafic frontalier.

mier lieu aux progrès de la technique routière laquelle, indépendamment de toutes les questions réglementaires, arrive à se tailler une part grandissante sur le marché des transports.

- . la part prépondérante du trafic France - Sarre qui s'explique à la fois par le traitement favorable appliqué aux entreprises routières françaises après le rattachement et aussi par le fait que ce sens de trafic offre davantage de champ d'action à la technique routière alors que dans le sens Sarre vers France dominant les produits lourds. (6

Concernant la nature des marchandises transportées, les produits alimentaires et les biens de consommation représentent l'essentiel des tonnages des envois de France vers la Sarre.

Dans le sens Sarre vers France nous trouvons des produits manufacturés expédiés sur les succursales et agences de vente sarroises établies en France.

. Evolution du trafic de la voie navigable

Le trafic fluvial sur la Sarre connaît quant à lui une année record en 1960 (64) ; certes, en valeur absolue, sa part de marché reste faible, néanmoins l'on note un certain report de trafic depuis la date du rattachement en particulier pour les combustibles dans le sens Sarre - France et pour les minerais dans le sens France vers Sarre.

Le tableau suivant qui fait ressortir les tonnages transportés par voie fluviale entre la France et la Sarre,

(64) si l'on excepte l'année 1953 marquée par des grèves sur la SNCF.

permet de mesurer l'évolution enregistrée entre 1955, année de référence de l'union économique, et les exercices 1960 à 1962 ayant suivi le rattachement de la Sarre à l'Allemagne (65).

Trafic sur la Sarre canalisée par nature de marchandises (6)

	<u>1955</u>	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>
1) <u>Trafic aval - export de France</u>				
minerais	69.486 t	86.059 t	91.843 t	109.543 t
pierres et terres	334.702 t	398.114 t	219.864 t	272.800 t
ciments	2.615 t	13.950 t	7.166 t	34.386 t
bois de mines	177 t	642 t	-	-
produits sidérur- ques	30.198 t	48.530 t	33.849 t	37.864 t
céréales	230 t	997 t	2.271 t	2.508 t
autres	1.811 t	5.309 t	1.392 t	1.201 t
TOTAL Export	<u>439.119 t</u>	<u>553.611 t</u>	<u>356.285 t</u>	<u>458.302 t</u>
2) <u>Trafic amont - import en France</u>				
combustibles	225.818 t	257.111 t	253.656 t	301.279 t
matériaux de construction	24.118 t	38.119 t	40.035 t	32.777 t
produits sidé- rurgiques	32.476 t	97.912 t	103.634 t	102.764 t
autres	455 t	2.959 t	-	-
TOTAL Import	<u>282.867 t</u>	<u>396.201 t</u>	<u>397.325 t</u>	<u>436.820 t</u>
Total du trafic fluvial	721.986 t	949.812 t	753.610 t	895.122 t

(65) voir également figure-annexe n° 24.

(66) Source : Statistisches Handbuch des Saarland - exercice 1963 -
page 170.

A l'examen du graphique de la figure n° 23 nous constatons à partir de 1959, une baisse des échanges sarrois avec la France alors que le trafic de et vers l'Allemagne augmente ; cette évolution confirme la constatation faite par ailleurs au sujet de la modification des débouchés de l'industrie sarroise au lendemain du rattachement de 1959, débouchés davantage orientés vers l'Allemagne à présent (68). De plus les 2 postes principaux des échanges franco-sarrois par voie ferrée :

- les minerais de France vers Sarre
- les charbons de Sarre vers France

sont en baisse, engagés l'un et l'autre dans un processus de rétrécissement structurel sous la pression des moyens énergétiques nouveaux et des minerais riches d'outre-mer.

Toutes ces constatations apparaissent bien à l'examen du tableau suivant (69)

Evolution des échanges par voie ferrée de la Sarre avec la France et l'Allemagne

	<u>export de Sarre</u>		<u>Import de Sarre</u>	
	vers France	vers Allemagne	de France	d'Allemagne
1958	7.253.000 t	3.141.000 t	11.477.000 t	1.587.000 t
1959	6.565.000 t	4.155.000 t	10.567.000 t	1.868.000 t
1960	6.522.000 t	4.324.000 t	10.701.000 t	2.467.000 t
1961	6.362.000 t	4.732.000 t	10.449.000 t	2.587.000 t
1962	5.974.000 t	3.867.000 t	10.403.000 t	2.615.000 t

(68) Les chemins de fer allemands soulignent également cette modification des courants d'échange :

der Verkehr mit Frankreich geht zurück.

Source : Jahresrückblick der Bundesbahndirektion Saarbrücken
exercice 1959 - page 21.

(69) Source : Bahnstatistik der saarländischen Eisenbahnen.

d'où ressort le glissement progressif des ventes et des achats sarrois du marché français vers le marché allemand.

Pour mieux cerner cet important volume de transports lequel s'élevait en 1962 à (70) :

- Sarre vers France	5.974.000 t
- France vers Sarre	10.403.000 t
- transit international via la Sarre	4.410.000 t
	<u>20.787.000 tonnes</u>

il est nécessaire d'examiner également *les voies d'écoulement* empruntées entre la France et la Sarre (71) :

<u>transit de</u>	<u>Sarre vers France</u>	<u>France vers Sarre</u>
Bliesbruck	48.870 t	31.067 t
Sarreguemines	1.349.542 t	206.354 t
Forbach	2.325.766 t	1.444.658 t
Hargarten	1.749.196 t	7.386.778 t
Bouzonville	682.462 t	2.109.289 t
Apach	2.574.124 t	879.620 t
TOTAL	<u>8.729.960 tonnes</u>	<u>12.057.766 tonnes</u>

Certes les différents transits ont conservé la vocation qui était déjà la leur avant le rattachement :

- . Sarreguemines, à l'import en France, les combustibles et les produits de la sidérurgie sarroise, à l'export des matières diverses,

(70) voir figure-annexe n° 25.

(71) Source : Grenzverkehr der Bundesbahndirektion Saarbrücken - 1962.

- . Forbach, dont le trafic est plus équilibré traite également des combustibles sarrois et dans le sens France vers Sarre des minerais de fer pour l'usine de Burbach et les produits alimentaires ainsi que ceux du commerce destinés à la consommation sarroise.
- . Hargarten - Uberherrn, assure les tonnages les plus importants de la frontière franco-sarroise avec en particulier les minerais de fer lorrains destinés aux usines sarroises de Voelklingen et Neunkirchen.
- . Bouzonville assure le transit du minerai pour le groupe Dilling et, au retour de Sarre, les produits sidérurgiques.
- . Apach, l'essentiel du trafic y est constitué par les houilles et cokes de la Ruhr pour la sidérurgie lorraine.

Néanmoins, et les résultats des tonnages transportés le confirment, le tassement des échanges franco-sarrois après le rattachement est manifeste.

2. LA MODERNISATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE : UNE AMELIORATION DE LA QUALITE DES ECHANGES

Tous ces transports entre la France et la Sarre vont s'effectuer dans une organisation générale des échanges entièrement rénovée après le rattachement de la Sarre en 1959.

Du point de vue juridique et administratif, et ce n'est pas l'un des moindres aspects, le nouveau cordon douanier va évoluer, nous l'avons vu, dans un contexte international résolument rénové reposant sur des contrôles dans des bureaux communs.

Mais du point de vue technique également les réalisations vont se multiplier afin de pouvoir atteindre le but que s'étaient fixé les négociateurs du traité sur la Sarre, maintenir les échanges franco-sarrois au plus haut niveau possible, développer les échanges intra-communautaires et particulièrement ceux entre la France et l'Allemagne.

Pour le chemin de fer, l'arme maîtresse de cette modernisation des moyens de transport sera l'électrification du réseau (72) ; dans le prolongement des électrifications des lignes nord-est du réseau SNCF dans les années 1955 à 1957, les chemins de fer allemands et français vont en 1960 pousser l'équipement en caténaires des lignes franchissant la frontière franco-sarroise (73) :

- la ligne Hargarten-Uberherrn fut électrifiée le 14.1.1960

(72) les réalisations concernant les autres modes de transport interviendront ultérieurement :

. ouverture de la Moselle canalisée entre Thionville et Trèves

. mise en service de l'autoroute Metz - Sarrebruck

(73) Il n'est pas inutile de rappeler que, à l'époque de l'union économique franco-sarroise, le Landtag de Sarre avait, dans sa séance du 18.7.1955, voté un crédit de 18 milliards francs pour les premiers travaux d'électrification du réseau ferroviaire sarrois et ce selon la technique française 25.000 volts/50 périodes.

Mais, à la suite des résultats du référendum du 23.10.1955, et pour ménager l'avenir compte tenu des différences techniques avec le système d'électrification en usage en Allemagne (15.000 volts/16 $\frac{2}{3}$ périodes) les travaux furent ajournés.

En 1958, alors que le retour de la Sarre à l'Allemagne était acquis, le Land de Sarre accorda aux chemins de fer sarrois un crédit de 15 milliards francs, pris en partie sur les aides financières accordées par le gouvernement allemand pour favoriser la réadaptation des industries sarroises, afin de réaliser les travaux d'électrification du réseau sarrois, mais selon la technique en usage en Allemagne.

Source : SEB - rapport annuel exercice 1955 - page 13
BD Saarbrücken - Jahresrückblick 1958.

quelques jours à peine avant la mise en service de la nouvelle gare internationale le 17.1.1960.

- Sarrebruck - Forbach fut mis sous tension en mars 1960.
- la ligne de la Moselle Thionville - Apach sera électrifiée le 12.5.1960.

Ainsi les grands axes des échanges franco-sarrois, le chemin de fer ne l'oublions pas assurant près de 95 % de ces échanges, ces grandes artères vont se trouver entièrement modernisées à partir de 1960.

Restait à résoudre un dernier problème, l'interpénétration des locomotives électriques sur les lignes des différents réseaux. En effet alors que le réseau de traction électrique SNCF était alimenté en courant à 25.000 volts 50 périodes, le réseau allemand, établi ultérieurement, sera alimenté en 15.000 volts $16\frac{2}{3}$ périodes ; pour éviter les relais de locomotives, générateurs de pertes de temps dans les gares frontières, les deux administrations entreprirent donc la construction de locomotives dites bi-fréquence capables de circuler indifféremment sur les lignes des deux réseaux.

Ces engins mis en service à la fin de l'année 1960 permettaient de tracter de bout en bout les trains et de réduire au strict minimum les arrêts dans les gares frontières (74).

(74) La Vie du Rail - n° 785 du 19.2.1961 - pages 8 à 12.
relate la circulation en décembre 1960 des 2 trains d'essai de Sarrebruck à Metz et retour remorqués de bout en bout par des locomotives bi-fréquence (BB 20.101 pour la SNCF - E 320.01 pour la Deutsche Bundesbahn).

Quelles étaient les conséquences de ces électrifications sur l'exécution des échanges franco-sarrois ? Elles se situent dans deux domaines, l'augmentation des charges remorquables, l'accélération des horaires des trains.

Premier atout, la possibilité d'enlever des charges supérieures à celles de la traction vapeur ; à titre d'exemple sur la ligne Metz - Forbach - Sarrebruck les charges remorquables passent de 1.700 tonnes en traction vapeur à 3.000 tonnes en traction électrique (75).

Second atout, l'accélération des horaires des trains, la puissance supérieure et la souplesse d'exploitation des locomotives électriques allaient permettre de réduire sensiblement les temps de parcours. La comparaison des horaires des trains de voyageurs sur la ligne Metz - Forbach - Sarrebruck, avant et après l'électrification illustre les progrès accomplis.

L'impact des électrifications sur les échanges de voyageurs entre la France et la Sarre fut particulièrement ressenti au niveau de l'amélioration des temps de parcours.

Ainsi sur l'artère Metz - Forbach - Sarrebruck, les temps de parcours entre Metz et Sarrebruck qui étaient de 95 minutes en 1955 (76) avec un arrêt de 5 minutes seulement à Forbach, s'abaissent à 75 minutes en 1961 (77)

(75) le train complet de 3.000 tonnes deviendra ainsi l'unité de vente pour les combustibles acheminés des houillères sarroises vers les centrales électriques de la région parisienne.
Source : SNCF - Livret de la marche des trains.

(76) SNCF - Horaires des trains de voyageurs au 22.5.1955.

(77) SNCF - Horaires des trains de voyageurs au 28.5.1961.

après l'électrification et ce malgré une augmentation de l'arrêt en frontière porté à présent à 10 minutes.

Une autre évolution, considérable au niveau des relations entre états, apparaît à l'examen des temps d'arrêt en frontière pour formalités douanières.

En excluant la période 1948/1959 de l'union économique où les échanges étaient libres entre la France et la Sarre, il est significatif de comparer l'exécution des contrôles de douane et de police en 1947 et en 1961.

Ainsi à Forbach les trains subissaient en 1947 (78) un arrêt de l'ordre de 40 à 60 minutes pour les trains express de grand parcours (Paris - Francfort) et de 30 à 45 minutes pour les trains omnibus Metz - Sarrebruck.

En 1961 (79) les arrêts à Forbach sont limités systématiquement à 10 minutes pour toutes les catégories de trains.

Cet exemple illustre, dans un domaine bien particulier, les efforts et les résultats obtenus dans la réalisation de la construction européenne.

 (78) SNCF - Horaires des trains de voyageurs au 4 mai 1947.

(79) SNCF - Horaires des trains de voyageurs au 28 mai 1961.

IV - LES RESULTATS DU COMMERCE FRANCO-SARROIS APRES LA
REINTEGRATION DE LA SARRE DANS L'APPAREIL ECONOMIQUE
ALLEMAND

Durant toute la période de l'union économique franco-sarroise le bilan des échanges avait été constamment favorable à la France, les ventes françaises en Sarre étant supérieures aux ventes sarroises en France (80).

Ainsi en 1955, exercice de référence pour les échanges franco-sarrois, le coefficient de couverture import/export était encore de 1,30 ; certes en 1958 déjà, et sous l'influence des premières mesures de libéralisation des échanges germano-sarrois, le taux de couverture des échanges franco-sarrois, bien que restant encore à l'avantage de la France était descendu à 1,14.

A partir de 1959, suite au rattachement de la Sarre à l'Allemagne nous allons assister d'une part à un fléchissement du volume global des transactions et, d'autre part, à un retournement du bilan des échanges qui dorénavant va s'établir à l'avantage des ventes sarroises vers la France (81) :

(80) voir figure-annexe n° 13.

(81) afin de faciliter la comparaison des résultats avant et après la réforme monétaire du 29.12.1958 en France (création du nouveau franc) demeure employée ici l'unité de compte *ancien franc* (en milliards AF).

Pour les exercices 1959 et 1960 il est fait usage du taux de change 1 DM = 117,5 FF, puis à partir de 1961, et suite à la réévaluation de 5 % du DM, du taux 1 DM = 123,5 FF.

	Ventes françaises en Sarre	Ventes sarroises en France	Coefficient de couverture I/E
	milliards FF	milliards FF	
1955	167,5	128,5	1,30
....			
1958	234,9	204,7	1,14
1 ^{er} semes- tre 1959	113,7	102,7	1,10
2 ^e semes- tre 1959	63,8	86,2	0,74
1960	151,8	176,8	0,85
1961	159,5	178,2	0,89
1962	165,7	178,2	0,92

La baisse générale du volume des échanges franco-sarrois après le rattachement de juillet 1959 confirme bien les constatations faites antérieurement au sujet de la modification des débouchés de l'industrie sarroise (82) où il était apparu que, de 1958 à 1960, la part des ventes vers la France était tombée de 37,2 % à 28,5 % des ventes totales soit une chute de 1/4 de ces échanges.

Par ailleurs le niveau particulièrement faible des échanges au cours du 2^e semestre 1959 illustre bien les hésitations des exportateurs, tant français que sarrois, confrontés à présent à des contrôles douaniers pour des opérations qui, à l'époque de l'union économique, s'effectuaient librement.

(82) voir figure-annexe n° 8.

Reste à expliciter le retournement du bilan des échanges franco-sarrois qui, à partir de juillet 1959, va s'établir à l'avantage de l'économie sarroise. Nous avons vu que les contingents tarifaires admis en franchise des droits de douane n'avaient été utilisés qu'à 60 % environ des possibilités offertes par les listes A et B.

Mais nous avons vu également que si les produits de la liste A représentaient les 2/3 des ventes françaises en Sarre, par contre ceux de la liste B n'atteignaient que 1/3 des ventes sarroises en France.

Il en découle que la marge de manoeuvre de l'économie sarroise était de loin plus favorable puisque 2/3 de ses exportations vers la France étaient constituées de produits relevant du traité de la CECA et pour lesquels les barrières douanières quantitatives étaient totalement abolies. Et se trouvent confirmées ici les craintes exprimées avant le rattachement par les milieux économiques français (83) et qui estimaient que de larges chances s'ouvriraient à l'exportation française en Sarre à condition que les entreprises françaises infléchissent leurs méthodes d'action et fassent preuve d'énergie et d'initiative pour conserver le marché sarrois.

En fait, les résultats des échanges franco-sarrois se retrouvèrent finalement dans les premières années du rattachement à mi-chemin entre les prévisions les plus extrêmes.

Ce ne fut certes pas, en particulier pour les ventes françaises en Sarre, le maintien entier de la situation acquise durant l'union économique, mais ce ne fut non plus, comme l'avait craint les plus pessimistes, l'effondrement total des échanges franco-sarrois.

(83) Mémento Commercial Sarre - Op. cit. page 83.

APRES LE RATTACHEMENT A L'ALLEMAGNE ET LE REGLEMENT DU
 CONTENTIEUX SARROIS : ESQUISSE D'UN BILAN DES ECHANGES
 ECONOMIQUES ENTRE LA FRANCE ET LA SARRE

Conscients de l'intérêt politique et économique que constituait pour la France et pour l'Allemagne le retour sans heurt ni bouleversement de la Sarre à l'Allemagne, les négociateurs du traité de Luxembourg avaient prévu toute une série de mesures destinées, selon les termes mêmes du traité, à maintenir les échanges franco-sarrois au niveau le plus élevé possible, c'est-à-dire de conserver les relations privilégiées qui s'étaient tissées entre la France et la Sarre tout au long des années de l'union économique.

Pour mener à bien cet objectif, le traité prévoyait le rattachement en deux étapes :

- au 1.1.1957 le rattachement politique avec introduction de la réglementation allemande dans les domaines autres que monétaire et douanier.
- le rattachement économique après une période transitoire qui ne devait pas dépasser 3 ans.

La période transitoire destinée à préparer le rattachement ultérieur de la Sarre à l'économie allemande s'articulait autour de 3 principes directeurs :

- a) l'introduction de la législation allemande dans les domaines autres que monétaire et douanier.

- b) le maintien provisoire de l'union monétaire, économique et douanière avec la France.
- c) l'établissement d'un régime privilégié dans les relations entre la Sarre et le reste de l'Allemagne.

Or, et nous l'avons vu au chapitre X, les buts assignés à cette période transitoire n'ont pas été atteints et ce, en particulier, en raison des mesures monétaires qu'avait dû appliquer le gouvernement français durant les années 1957/1958 suite à une situation économique difficile, mesures qui n'avaient pas permis à la Sarre d'opérer l'orientation souhaitée vers l'économie allemande.

Pour les échanges après le rattachement économique, période appelée aussi *régime définitif* le traité sur la Sarre prévoyait, pour les marchandises ne relevant pas du traité sur la CECA, un régime de franchise pour les échanges franco-sarrois sur la base de contingents tarifaires ouverts à l'importation en Sarre (liste A) et à l'importation en France (liste B), contingents établis en fonction du volume des échanges de l'exercice 1955.

Or ces contingents tarifaires n'ont jamais été complètement employés, leur coefficient d'utilisation s'établissant en moyenne à 60 % pour les premiers exercices suivant le rattachement, et ce pour les deux sens des échanges. Pour les marchandises relevant du traité de la CECA, les dispositions du marché commun s'appliquaient de plein droit quelle que soit l'appartenance économique de la Sarre, et le rattachement aurait donc dû être sans conséquence sur les transactions entre la France et la Sarre.

En fait nous avons constaté que les échanges franco-

sarrois subirent un tassement dans les premières années qui suivirent le rattachement de la Sarre à l'Allemagne en 1959, tassement plus accentué pour le courant d'échanges de France vers Sarre que pour celui de Sarre vers France :

Résultats des échanges franco-sarrois
(milliards francs français)

	<u>1958</u>	<u>1960</u>	<u>Variations</u>
- ventes françaises en Sarre	234,9	151,8	- 35 %
- ventes sarroises en France	204,7	176,8	- 13 %

Cette évolution défavorable des échanges franco-sarrois était certes prévisible, mais son ampleur surprit les milieux politiques et économiques et parmi les nombreuses raisons avancées l'on peut retenir :

- pour la baisse des ventes françaises en Sarre, une modification sensible des habitudes d'achats de la population sarroise, en particulier en biens de consommation et d'équipement, achats à nouveau orientés vers l'Allemagne.
- pour les marchandises relevant de la CECA, les modifications de structures en matière d'emploi de combustibles solides et de minerais de fer lorrain.
- l'influence certaine de l'existence d'un cordon douanier entre la France et la Sarre qui constituait, malgré tout les assouplissements en matière de procédure douanière, un obstacle administratif, en particulier pour les petites et moyennes entreprises.

Par ailleurs, et bien que la date du rattachement se

situât dans une conjoncture mondiale favorable (84), la situation particulière de la Sarre n'était plus aussi florissante qu'elle ne le fut, preuve en est le développement de l'indice de la production sarroise au cours des années 1950 - 1962 :

SARRE - évolution de l'index de la production industrielle
(85)

période 1950 - 1957	:	100 à 165
période 1958 - 1962	:	100 à 105.

Cette évolution confirme, si besoin était, le développement considérable de l'industrie sarroise au cours des années correspondant à l'union économique franco-sarroise et il semble bien que le retour dans l'économie allemande ait apporté un frein à cette évolution (86).

Il apparaît donc que le rattachement de la Sarre à l'Allemagne ne produisit pas les effets bénéfiques souhaités, tout au moins dans l'immédiat. Deux exemples pris dans la vie interne sarroise confirment cette constatation :

- a) une enquête effectuée en 1960 par la chambre de commerce de la Sarre auprès de ses adhérents sur les effets du rattachement - à la question posée : *par rapport à la situation antérieure avant le rattachement comment considérez-vous à présent la situation pour votre entreprise ?* les industriels interrogés répondirent (87) :

(84) IHK des Saarlandes - rapport annuel exercice 1959 - page 59.

(85) Source : Statistisches Amt des Saarlandes - rapports annuels arbeitstäglich bereinigter Index der saarländischen Produktion.

(86) Der Aussenhandel des Saarlandes - Op. cit. page 13 - estime que ce ralentissement résulte du haut niveau déjà atteint en Sarre comparé à l'Allemagne Fédérale.

(87) IHK des Saarlandes - rapport annuel exercice 1960 - page 25.

- plus mauvaise : 60,2 % des réponses
- inchangée : 27,8 %
- meilleure : 12 % seulement des réponses.

b) avec le rattachement à l'Allemagne furent introduites intégralement en Sarre les règles salariales et fiscales allemandes. Il en découla pour les salariés sarrois un manque à gagner de l'ordre de 10 à 15 % dû en particulier à un régime de prestations sociales moins développé en Allemagne (88) ; cette perte de pouvoir d'achat déclencha une vague de protestations en particulier parmi les salariés du secteur public qui obligèrent le gouvernement fédéral à accorder en Novembre 1959 une indemnité compensatrice (Härteausgleich).

Quant aux effets du rattachement sur les échanges franco-sarrois nous assistâmes, à partir de 1960, à un retournement de la balance des échanges où, à présent, les ventes sarroises vers la France l'emportent sur les ventes françaises en Sarre (89) alors que celles-ci avaient été constamment excédentaires durant la période de l'union-économique.

Cette situation nouvelle entraînera une réaction de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Moselle qui, pour la première fois, s'inquiètera de la compétitivité des exportateurs français sur le marché sarrois (90). Il ne saurait être fournie de meilleure illustration du retournement des échanges franco-sarrois après le rattachement.

 (88) K.H. KLEIN - Erkenntnisse und Erfahrungen aus der Rückgliederung des Saarlandes - page 62.

(89) voir à ce sujet figure-annexe n° 13.

(90) CCI de la Moselle - rapport annuel exercice 1960 - page 27.

CONCLUSION

Cette étude relative à l'évolution de l'économie sarroise et de ses échanges avec ses principaux partenaires que sont la France et l'Allemagne au cours de la période allant de 1945 à 1962, montre combien le devenir de la Sarre a été influencé à la fois par les décisions de portée politique sans pouvoir échapper pour autant aux grands courants d'évolution de l'économie occidentale, voire mondiale, auxquels se trouve nécessairement confrontée une économie dotée d'une sur-puissance industrielle eu égard à l'étroitesse de son marché intérieur (1).

De tout temps une épée de Damoclès menaçait l'ensemble de l'économie sarroise, à savoir le risque de manquer un jour de marchés extérieurs consommateurs capables et désireux d'absorber de grosses quantités de produits industriels.

La conquête de ces marchés ne fut pas facile pour l'économie sarroise située à la frontière de deux économies et de deux peuples qui se méfiaient l'un de l'autre et auxquels la Sarre fut rattachée à tour de rôle au cours de la période ayant suivi la première guerre mondiale.

La présente étude a permis de mettre en évidence les interférences entre les décisions politiques qui marquèrent de leur sceau la situation de la Sarre entre la fin des hostilités en 1945 et le rattachement à l'Allemagne en 1959, et les

(1) Un auteur suisse analysant les chances d'une Sarre autonome affirme : *das Saarland ist zu klein um auf die Dauer lebensfähig zu sein.*
M. GRUTTER (Berne) Randbemerkungen eines Schweizers - page 18.

conséquences qui en découlèrent sur l'économie sarroise, en particulier dans ses échanges avec la France.

La question qui se posait ici était donc de savoir qui, des décisions politiques ou des agents économiques, avait façonné les courants d'échange franco-sarrois durant les évolutions successives du statut de la Sarre :

- entre 1945 et 1947 sous le régime d'occupation militaire
- de 1948 à 1959 dans la période de l'union économique franco-sarroise
- après 1959 et le retour à l'Allemagne.

Du point de vue politique les décisions comme celles concernant le rattachement de 1948 et la création de la CECA en 1953 imprimèrent, nous l'avons vu, de profondes modifications dans l'orientation des courants d'échange.

De même, de nombreuses décisions du gouvernement français portent souvent la marque du politique sous la pression de l'évolution de la balance du commerce extérieur français en déficit chronique dans ces années d'après-guerre.

Il en est ainsi des accords SWITCH obligeant à des échanges artificiels de charbon entre la Sarre et l'Allemagne pour approvisionner les usines françaises en coke de la Ruhr, et ce sans sorties de devises ; il en est de même du maintien du taux de change du franc des années durant à un niveau gênant pour une économie à vocation exportatrice comme l'est la Sarre.

Du point de vue économique, la production sarroise ne pouvait échapper aux influences extérieures qu'elles fus-

sent d'ordre conjoncturel ou structurel.

En effet, c'est bien la conjoncture internationale qui a marqué de son sceau le spectaculaire développement de l'économie des années 1950 à 1952 ; inversement la conjoncture défavorable en France en 1953 a contrecarré les premiers résultats que l'économie sarroise pouvait attendre de la mise en oeuvre de la CECA.

Au niveau du *structurel* l'économie et le politique interfèrent lorsque les milieux industriels sarrois soulignent les insuffisances dans la répartition des crédits d'investissements du plan Marshall.

Mais l'économie et le politique ne sauraient faire oublier les hommes et la population sarroise a également ressenti dans le développement de son niveau de vie les effets de l'union économique franco-sarroise.

Nous avons vu précédemment (2) le régime prioritaire réservé aux sujets sarrois prisonniers de guerre en France et qui furent rendus rapidement à la vie civile.

Certes, sous certains aspects, l'union économique a entraîné des effets pouvant paraître contraignants pour les populations :

Les migrations de main-d'oeuvre

A la lecture du graphique de la figure n° 21 - migrations journalières de main-d'oeuvre - apparaît bien la chute, à partir de 1947 du nombre d'étrangers venant travailler en

(2) voir chapitre I.

Sarre. Il s'agit essentiellement des travailleurs allemands résidant dans les régions rhéno-palatines, régions de Trêves et Kaiserslautern, pauvres en industries, et pour lesquelles, la Sarre avec sa forte concentration industrielle, offrait traditionnellement des débouchés en matière d'emplois.

Les mesures rigoureuses (3) prises par le gouvernement français en matière de rapatriement à l'étranger (zone devises) des salaires acquis en Sarre expliquent la chute à partir de 1948 du nombre de frontaliers allemands venant travailler en Sarre.

Inversement, la progression du nombre de sarrois travaillant à l'étranger explique bien l'attrait de la France sur la main d'oeuvre sarroise, en particulier durant les premières années de l'après-guerre (4).

Mais bon nombre d'autres indices et de constatations permettent de souligner les effets bénéfiques, pour la population sarroise, du rattachement du territoire à la France.

-
- (3) Pour un frontalier allemand employé en Sarre :
- . 25 % des salaires acquis en Sarre lui sont versés en Francs
 - . le reste du salaire est :
 - retenu pour moitié à titre de provision
 - viré par voie postale en Allemagne au cours de 1 DM = 25 FF
alors que le taux du change était de 1 = 20)
- à titre d'exemple pour un salaire mensuel net de 12.000 francs gagné en Sarre le frontalier allemand percevait :
- . 25 % sont versés en Sarre = 3.000 F
 - . en Allemagne sont virés : la moitié de
12.000 - 3.000 = 4.500 : 25 = 180 DM
- Source : Nachrichtendienst der Industrie und Handelskammer Saarbrücken
n° 1/1948 - page 3.

- (4) Les Houillères du Bassin de Lorraine à elles seules employaient 3.920 travailleurs sarrois au 31.12.1948, 5.116 en 1949, 4.192 en 1950 et 4.452 en 1951.
Source : Saarländische Wirtschaftszahlen.

Il en est ainsi du taux de chômage de la population active qui permet de mesurer les conditions de vie des populations ; ce taux qui était de 2,1 % en 1939 s'élève à 2,6 % en 1948, première année du rattachement, et à 0,8 % en 1959 (5) il s'agit là de taux très faibles assurant pratiquement le plein emploi de la population (6).

Mais le véritable indice du niveau de vie est constitué par le pouvoir d'achat de la monnaie qui, par les paramètres employés, rend mieux compte de la valeur réelle des revenus des individus.

Ainsi un auteur allemand pourtant connu pour ses écrits dans lesquels il stigmatise la politique française en Sarre, en particulier au niveau de la politique des investissements, admet que, en 1951, le revenu brut par personne en Sarre est supérieur de 18 % à celui en République fédérale allemande (7).

Dans le domaine culturel également le rattachement

(5) Nombre de chômeurs en Sarre et pourcentage par rapport à la population active :

1939 : 4.650 chômeurs	2,1 %	1954 : 7.143 chômeurs	2,3 %
1948 : 6.748	2,6	1955 : 7.040	2,2
1949 : 6.051	2,3	1956 : 5.814	1,8
1950 : 6.358	2,3	1957 : 5.190	1,6
1951 : 4.319	1,5	1958 : 5.357	1,6
1952 : 3.862	1,1	1959 : 2.936	0,8
1953 : 4.646	1,5		

Source : Statistisches Amt des Saarlandes - rapports annuels.

(6) *1950 war ein Jahr der Vollbeschäftigung*
Saarländische Wirtschaftszahlen - 1950 - Heft Nr 1.

(7) W. BOSCH - die Saarfrage - Op. cit. page 113
 revenu annuel en 1951 par personne active
 Allemagne fédérale : 4.650 DM
 Sarre : 587.000 F : 110 = 5500 DM.

de la Sarre lui permit de bénéficier dès 1948 d'une Université bien avant des régions d'importance comparable, qu'elles soient situées en France ou en Allemagne (8) ; créée à la rentrée de l'année scolaire 1948/1949 l'Université de la Sarre comprenait des facultés de droit, médecine, lettres, sciences naturelles et sciences économiques avec deux filières françaises : études germaniques et droit (9).

Néanmoins, toute décision des hommes d'état porte en soi la marque du politique (10) et c'est bien à la suite d'une décision politique que la Sarre fait retour à l'Allemagne le 6 juillet 1959.

Revenons à présent en arrière pour reprendre les motivations essentielles de la politique française dans l'immédiat après-guerre, à savoir :

- besoins énergétiques que le charbon sarrois pourrait satisfaire,
- sentiment de sécurité par un rééquilibrage industriel entre la France et l'Allemagne en réduisant le potentiel

 ((8) A titre d'exemple la Moselle dut attendre près de 20 ans encore avant de voir se constituer les débuts de l'Université de Metz.

(9) A la rentrée de l'année scolaire 1949/50 il fut enregistré 931 inscriptions dont 708 étudiants sarrois, 175 allemands, 33 français et 15 de nationalités diverses.
 Source : Statistisches Amt des Saarlandes - rapports annuels.

(10) P. RENOUVIN et J.B. DUROSELLE
Introduction à l'histoire des relations internationales
 p. 454 : c'est la volonté d'un homme ou d'un groupe d'hommes qui apporte l'élément essentiel d'explication
 p. 123 : l'association des intérêts économiques effectuée dans le cadre d'une union douanière est un cas où s'affirme nettement la primauté du dessein politique.

allemand.

Qu'est-il advenu de ces motivations ?

- le charbon a perdu sa primauté comme moyen énergétique et, au contraire, après 1955, il est devenu excédentaire dans l'ensemble des pays occidentaux, ce qui entraîna un déclin irréversible de sa production.
- la sécurité de la France : le rapprochement franco-allemand, le nouveau rapport des forces est-ouest ont fait que, malgré l'accident de parcours que constitua en 1954 le rejet de la CED par le parlement français, l'Allemagne n'est plus pour les Français, confrontés aux problèmes de la décolonisation, un adversaire potentiel mais au contraire un allié européen.

Toutes ces considérations, économiques comme politiques, vont infléchir la position du gouvernement français à partir de 1955 et le rejet par les sarrois au referendum du 23.10.1955 de la solution européenne pour la Sarre ne soulèvera pas de tempêtes en France (11).

S'il fallait à présent essayer de dresser un bilan objectif, libéré de tout aspect émotionnel, l'évolution suivante apparaît :

-
- (11) Le 30.8.1976 la télévision allemande, au cours d'une émission die Saar, Zankapfel (pomme de discorde) zwischen Deutschland und Frankreich projeta une rétrospective de la question sarroise avec un débat auquel prirent part quelques personnalités ayant participé aux discussions de 1954/1956 entre la France et l'Allemagne qui décidèrent du retour de la Sarre à l'Allemagne. Voici comment, plus de 20 ans après, des protagonistes influents relatent ces négociations :
 G. Bidault : *Compte tenu du résultat des 2 premiers on ne pouvait refaire un 3e referendum.*
 Secrétaire d'Etat allemand : *nach der Volksbefragung von 1955 haben die Franzosen es geschluckt.*

- 1945 à 1947 : efforts du gouvernement français pour l'intégration de la Sarre, efforts couronnés de succès.
- 1948 à 1950, après le rattachement économique
 - . pour la France, l'apport du charbon sarrois
 - . pour la Sarre, la fin des incertitudes, l'amélioration des conditions de vie.
- 1950 à 1953
 - . pour la France, l'apport de devises
 - . pour la Sarre, le décollage industriel, la reconstruction favorisés par la structure du budget qui limite à 5 % la participation de la Sarre aux frais communs de l'union franco-sarroise.
- 1954 à 1957
 - . du fait de la mise en oeuvre de la CECA, de la modernisation de l'industrie française, du déclin du charbon, l'apparente complémentarité, cheval de bataille de tant de plaidoyers pour l'union économique franco-sarroise, fait place peu à peu à une impitoyable concurrence pour les débouchés rendant ainsi le divorce des deux partenaires inéluctable.
- 1959
 - . la Sarre fait retour à l'Allemagne, les échanges franco-sarrois en pâtissent certes mais demeurent néanmoins à un niveau élevé malgré la barrière douanière.

Ainsi, parti d'une situation d'hostilité issue de la deuxième guerre mondiale et du droit de la France à des réparations de guerre, le délicat problème sarrois a finalement trouvé une solution satisfaisante.

Les enjeux du problème sarrois qui furent si apremment négociés lors de la conclusion du traité de Luxembourg en 1956 s'avérèrent rapidement dépassés par l'évolution de la situation économique :

- la République fédérale reçut en son sein comme 10e Land un territoire de la Sarre en pleine crise économique du fait de la récession du charbon.
- pour les mêmes raisons la France devra absorber jusqu'en 1982 d'importantes quantités de charbon sarrois qui viendront encore péjorer un marché français déjà fort encombré.

Néanmoins la solution du problème sarrois demeurera, avec la mise en oeuvre du marché commun, l'une des réalisations marquantes de la volonté de la France et de l'Allemagne de promouvoir une politique nouvelle entre les états européens.

ANNEXE

LA POLITIQUE FRANCAISE EN SARRE APRES LA GUERRE

1945 - 1947 : L'ÈRE DES INCERTITUDES

I - LES REVENDICATIONS FRANÇAISES SUR LA SARRE EN 1945

1. LES RAISONS DE LA POLITIQUE FRANÇAISE

Si après 1945 le sort à réserver à l'Allemagne vaincue fut long à se dessiner, en particulier en raison des dissensions qui apparurent rapidement entre les alliés occidentaux et l'URSS, par contre la France fit connaître immédiatement ses prétentions relatives au territoire de la Sarre.

En fait la France cherchait à obtenir la maîtrise la production charbonnière sarroise.

Cet objectif est fort compréhensible lorsque l'on considère que :

1°) à la sortie de la guerre, l'économie doit être relancée, la reconstruction entreprise.

Or le moteur de l'économie c'est en premier lieu l'énergie et, à cette époque, les combustibles solides assureraient encore partout la part essentielle dans la production d'énergie.

Rappelons par exemple (SNCF - Rapport sur les événements caractéristiques de l'exercice 1947) que le 6 janvier 1948 la crise charbonnière en France est telle que la SNCF est contrainte de supprimer un certain nombre de trains de voyageurs par suite de manque d'approvisionnements en houille ; ces mesures ne sont levées qu'en 1948.

2°) la France, pays de 550.000 km² peuplé de 48 millions d'habitants, est loin de pouvoir soutenir la comparaison sur le plan industriel avec sa voisine allemande et l'inclusion du territoire de la Sarre, hautement industrialisé, outre son apport à la sphère économique française, devra

rééquilibrer quelque peu l'importance industrielle des 2 pays si l'on se réfère au tableau comparatif suivant afférent à l'année 1938 :

	Superficie	Habitants	Production charbon	Fonte	Acier
ALLEMAGNE	540.000 km ²	68 Mio	137 Mio/T	13.887 Mio/T	16.893 Mio
dont SARRE	2.500 km ²	0,9 "	14,3 "	2.381 "	2.573 "
FRANCE	550.000 km ²	48 "	46,5 "	6.073 "	6.137 "

C'est l'un des aspects *sécurité* évoqués par le Gouvernement français (1).

3°) Bien que la production des Mines de la Sarre progressât fortement depuis la fin des hostilités

1945	1946	1947
2.481	7.886	10.485 milliers/tonne.

la part de la France au charbon allemand restait inchangée ; même l'accord de Moscou du 19.4.1947 fixant une nouvelle échelle mobile pour l'exportation de charbon alle-

(1) En 1936 le pourcentage de la production de la Sarre par rapport à celle de la France s'établissait à :

Houille	Sarre : 25,8 % de la production française		
Coke	" 37,9 %	"	"
Acier	" 35,0 %	"	"
Produits laminés	" 39,0 %	"	"
Verre plat	" 45,0 %	"	"
Dallages et céramiques	" 119,0 %	"	"

Il est incontestable que la Sarre est pour la France, en période de reconstruction une région bien plus nécessaire que pour l'Allemagne sur-industrialisée.

L'économie de la Sarre - INSEE - Direction de la conjoncture et des études économiques.

mand (bassins d'Aix-la-Chapelle, Ruhr et Saar) portée de 21 % à 25 %, ne satisfaisait pas la France avec une allocation totale de 3.105.800 T pour 1947.

Or dans ce total était compris, entre autres, la part de charbon cokéfiabie de la Ruhr, catégorie de charbon dont la France avait un besoin pressant.

En réalité, la France ne recevra de la Sarre pour l'exercice 1947 que 719.800 T sur une production totale de 10.485.000 tonnes (voir à ce sujet figure n° 1).

La politique française va donc s'engager, à partir de 1945, dans une longue lutte diplomatique en vue d'obtenir l'intégration du charbon sarrois à l'ensemble économique français.

2. L'EXPRESSION DE LA POLITIQUE FRANCAISE

Rien ne saurait mieux traduire, et résumer, la base de la politique française à l'égard de la Sarre au lendemain de la 2ème guerre mondiale que la déclaration du 10 avril 1947 de M. Bidault, ministre français des affaires étrangères lors de la conférence de Moscou (21.3 - 11.4.47).

La position française à l'égard de la Sarre est inspirée par des motifs qui ont été souvent exposés.

Il s'agit essentiellement pour la France d'obtenir du charbon. Cet avantage se complète sur le plan de la sécurité par la diminution du potentiel de guerre de l'Allemagne qui y correspond.

Donc des motivations d'ordre économique et de sécurité, la première prenant le pas sur la seconde, cette position avait déjà été nettement affirmée à plusieurs reprises par le Gouvernement français :

- le 17.1.1946 devant l'Assemblée Nationale Constituante à Paris :
Les mines de la Sarre, dont la propriété avait été donnée à la France par le traité de Versailles, doivent redevenir propriété française, avec, comme corollaire, l'inclusion du territoire dans le régime douanier et monétaire français.
- le 12.2.1946 dans une note adressée aux ministres des AE des Etats-Unis, du Royaume Uni et de l'URSS :
le régime prévu pour la Sarre a surtout pour base des données économiques : intégrer la Sarre dans l'unité économique et monétaire de la France, priver l'Allemagne d'une partie de son potentiel de guerre. Les Mines de la Sarre devront redevenir propriété de l'Etat français.
- le 25.4.1946 à l'occasion de la 1ère conférence de Paris :
Extrait du mémorandum français au conseil des ministres des Affaires étrangères :
Les mines de la Sarre devraient redevenir propriété de l'Etat français et ce territoire serait inclus dans le régime douanier et monétaire français.
- le 12.7.1946 à l'occasion de la 2ème conférence de Paris :
Nous demandons, en tout cas, que l'action des bureaux centraux alliés dépendant du conseil de contrôle de Berlin, ne s'étende pas à la Sarre qui devrait être immédiatement intégrée dans la sphère économique et monétaire de la France.
- le 9.12.1946 devant le conseil des ministres des AE à New-York :
des circonstances spéciales pourront amener le Gouvernement français à prendre en Sarre certaines dispositions pour éviter des transferts entre la Sarre et les autres régions de notre zone en Allemagne.
- le 12.1.1947 : *il faut que la Sarre soit soumise au contrôle écono-*

mique de la France, déclaration de Monsieur Bidault, ministre français des Affaires étrangères.

- le 27.11.1947 à la conférence de Londres (26.11 au 13.12.47) *nous devons offrir aux voisins de l'Allemagne une garantie valable de leur sécurité et leur fournir des conditions favorables à leur relèvement économique.*
- le 28.1.1948 lors des négociations franco-anglo-américaines sur la répartition du charbon allemand à la conférence de Berlin :
l'intégration du charbon de la Sarre dans l'économie française constitue depuis longtemps un des objectifs importants du Gouvernement français.

Le 20.2.1948 à la même conférence le Gouvernement français obtient enfin satisfaction de ses alliés. C'est la consécration de 3 années d'activité diplomatique intense

- 1) le charbon sarrois sera retiré du pool allemand,
- 2) un montant sera prélevé sur la part française des réparations,
- 3) les échanges entre la Sarre et l'Allemagne deviennent des opérations de commerce extérieur.

II - LE RATTACHEMENT DE LA SARRE A LA FRANCE

1. LES DEMARCHES FRANCAISES

La Sarre sera occupée, à partir du 21.3.1945, par les troupes américaines au cours des ultimes combats avant la capitulation de l'Allemagne.

A la suite des accords de Potsdam la Sarre sera incorporée dans la zone d'occupation française en Allemagne et les troupes françaises y prendront la relève des troupes américaines le 10 Juillet 1945, le commandant des troupes françaises assurant l'administration du territoire à la date du 29 juillet 1945.

Dès le début de 1946, le gouvernement français cherchera, à toutes occasions et devant les différentes instances internationales, à justifier le caractère spécifique du territoire de la Sarre pour revendiquer un statut particulier basé sur le rattachement à la France.

- 17. 1.1946 : déclaration Bidault (ministre des affaires étrangères) devant l'Assemblée Nationale sur la propriété française des mines de la Sarre.
- 12. 2.1946 : note française aux gouvernements des USA, de l'URSS et de la Grande-Bretagne relative au statut politique et économique envisagé pour la Sarre.
- 25. 4.1946 : Mémoire du gouvernement français à l'occasion de la Conférence des ministres des affaires étrangères à Paris.

- 9.12.1946 : déclaration française à la conférence des ministres des affaires étrangères à New-York relative à la création d'un cordon douanier entre la Sarre et le Palatinat.
10. 4.1947 : déclaration Bidault à la conférence des ministres des affaires étrangères à Moscou définissant le statut envisagé pour la Sarre.
- 27.11.1947 : reprise de la question de la Sarre à la conférence des ministres des affaires étrangères de Londres.
20. 2.1948 : accord franco-anglo-américain sur les conséquences résultant du rattachement économique de la Sarre à la France. Retrait du charbon sarrois du pool allemand et traitement des échanges entre la Sarre et le reste de l'Allemagne comme des opérations du commerce extérieur.

Ainsi, de fin 1945 à 1948, le gouvernement français aura mené une tâche inlassable pour obtenir le détachement de la Sarre de l'Allemagne et son rattachement à la France.

Mais, et surtout en raison de l'attitude restrictive de l'URSS, la France ne put obtenir un accord complet et unanime de l'ensemble des puissances d'occupation.

Néanmoins l'accord de Berlin du 20.2.1948 avec les alliés occidentaux marque une reconnaissance de fait des prétentions françaises sur la Sarre en assurant au gouvernement français un certain fondement juridique international étant entendu toutefois que la question sarroise ne pourrait être réglée définitivement que dans le cadre général d'un traité de paix avec l'Allemagne.

2. LES DIFFERENTES ETAPES DU RATTACHEMENT

Parallèlement à l'action entreprise sur le plan international pour obtenir une sanction juridique de ses prétentions, le gouvernement français allait, progressivement, mettre en place les instruments administratifs, économiques et politiques destinés à opérer le détachement de la Sarre du reste de l'Allemagne et son rattachement économique à la France.

Cette volonté était clairement manifestée dès le 30.8.1945 par la nomination d'un *Délégué Supérieur de la Sarre* (2) chargé de l'administration du territoire marquant ainsi nettement le caractère particulier de la Sarre à l'intérieur de la zone d'occupation française en Allemagne.

Plusieurs étapes furent nécessaires pour arriver à l'intégration économique franco-sarroise :

12. 7.1945 : suivant l'accord interallié du 5 juin, la Sarre est incluse dans la zone d'occupation française et dépend du Général Commandant en Chef et, au-dessus de lui, du Conseil Quadripartite de Berlin.
3. 1.1946 : mise sous séquestre par l'administration française des mines de la Sarre dont le siège se trouve à Sarrebruck (arrêté n° 33 - J.O. de la Zone d'occupation française).

(2) En application de l'arrêté n° 1 du Général Koenig, Commandant en Chef français en Allemagne, en date du 21 août 1945, Monsieur Gilbert GRANDVAL est nommé au poste de délégué supérieur pour le gouvernement militaire de la Sarre.

10. 4.1946 : mise en place d'un contrôle financier pour la Sarre.
18. 7.1946 : rectification de frontière germano-sarroise, les cercles de Saarburg et Wadern ainsi que quelques communes du cercle de Trêves-Campagne sont adjoints au territoire sarrois portant sa superficie de 1.924 à 2.866 km².
- 18.10.1946 : constitution d'un comité de gérance provisoire pour la justice, l'intérieur, les finances, l'économie, l'éducation, l'agriculture.
- 20.10.1946 : Création de la Commission administrative du Territoire de la Sarre (CATS) ou *Regierungspräsidium* chargé de l'administration sous la tutelle du Gouvernement militaire français.
- 18.12.1946 : contrôle des échanges entre la Sarre et le reste de l'Allemagne, décidé par le Gouvernement français et portant sur le contrôle des échanges de marchandises et de capitaux entre la Sarre et le reste des zones d'occupation alliées.
- 22.12.1946 : mise en place d'un *cordon de surveillance* à la frontière entre la Sarre et le Palatinat ; pour les déplacements de personnes avec le Palatinat et le Bade-Wurttemberg, nécessité de laissez-passer spéciaux.
- 22.12.1946 : détachement des chemins de fer sarrois de la Reichsbahn et création des *Saareisenbahn* (SEB).
31. 3.1947 : constitution d'une mission financière pour la Sarre.

5. 6.1947 : constitution d'une mission économique pour l'examen des questions posées par le rattachement économique à la France.
9. 6.1947 : Retrait des communes du cercle de Trèves Campagne et de la majeure partie du cercle de Saarburg ramenant la superficie du territoire à 2.558 km²
16. 6.1947 : création du *Saarmark* (monnaie intermédiaire).

Les élections pour le 1er Landtag sarrois (assemblée constituante) le 5.10.1947 allaient permettre la mise en place le 20.12.1947 d'un gouvernement sarrois symbole d'une entité politique du territoire (3).

En cette fin de l'année 1947, le gouvernement français va accélérer les mesures administratives et économiques

- 15.11.1947 : (avec application au 20.11.1947) introduction du franc français en Sarre : c'est l'union monétaire contrôlée par la Banque de Réescompte de la Sarre qui agit comme correspondant de la Banque de France en Sarre.
- 16.11.1947 : organisation des chemins de fer de la Sarre avec mise en place d'un Directeur et d'un conseil d'administration.
- 19.11.1947 : reprise des compagnies d'assurances allemandes établies en Sarre par des Sociétés françaises et ce pour un montant de 756 millions de marks (4).

(3) L'assemblée élue le 5 octobre adopte le 8 novembre un projet de constitution sarroise qui entrera en vigueur le 17 décembre 1947.
Bulletin officiel de la Sarre n° 67 du 17.12.1947.

(4) La documentation française - n° 1278 du 10.5.1948.

21.12.1947 : décret sur l'organisation de la régie des Mines françaises en Sarre.

31.12.1947 : fin de l'occupation militaire française, le délégué supérieur (Grandval) est nommé (avec effet du 3.1.48) Haut Commissaire de France en Sarre ; il est chargé de contrôler l'application des mesures résultant du rattachement économique de la Sarre à la France.

Puis le 20.2.1948 l'accord de Berlin entre la France, le Royaume Uni et les USA accordera la sanction finale aux différentes opérations menées par la France en admettant, pour le 1.4.48, le retrait du charbon sarrois du pool interallié et le principe du paiement en dollars des échanges entre la Sarre et le reste de l'Allemagne.

Ainsi, la date du 1.4.48 marque le début de l'union économique et douanière du territoire de la Sarre avec la France, Union concrétisée par le report du cordon douanier franco-allemand sur la nouvelle frontière germano-sarroise.

TABLE DES FIGURES

<u>Figures N°</u>		<u>Pages</u>
1	Houillières de la Sarre Evolution comparée des livraisons de charbon vers l'étranger	302
2	Extraction de houille Evolution comparée des bassins sarrois et lorrain.	303
3	Production d'acier Evolution comparée de la production en France, en Allemagne, en Lorraine et en Sarre.	304
4	Sarre Livraisons de gaz industriels vers la France	305
5	Sarre Consommation de viande et répartition selon provenance des approvisionnements.	306
6	Attribution de ravitaillement à la population sarroise.	307
7	Les débouchés de la sidérurgie sarroise Répartition des ventes selon zones de destination.	308
8	Les débouchés de l'industrie sarroise Répartition des ventes en pourcentage du chiffre d'affaires selon zones de destination.	309
9	Evolution du chiffre d'affaires de l'industrie et des mines de la Sarre.	310
10	Echanges d'énergie électrique entre la France et la Sarre.	311
11	Le commerce extérieur de la Sarre Evolution de la balance commerciale.	312
12	Evolution des courants d'exportation de l'industrie sarroise.	313
13	Evolution des échanges entre la Sarre et les pays de la zone franc.	314
14	Evolution du commerce extérieur de la Sarre avec les pays hors zone franc.	315
15	Commerce extérieur de la Sarre Evolution et répartition des échanges avec les différents partenaires commerciaux.	316
16	Sarre Livraison de coke vers la France et l'Allemagne.	317
17	Sarre Evolution des dépôts auprès des caisses d'épargne.	318

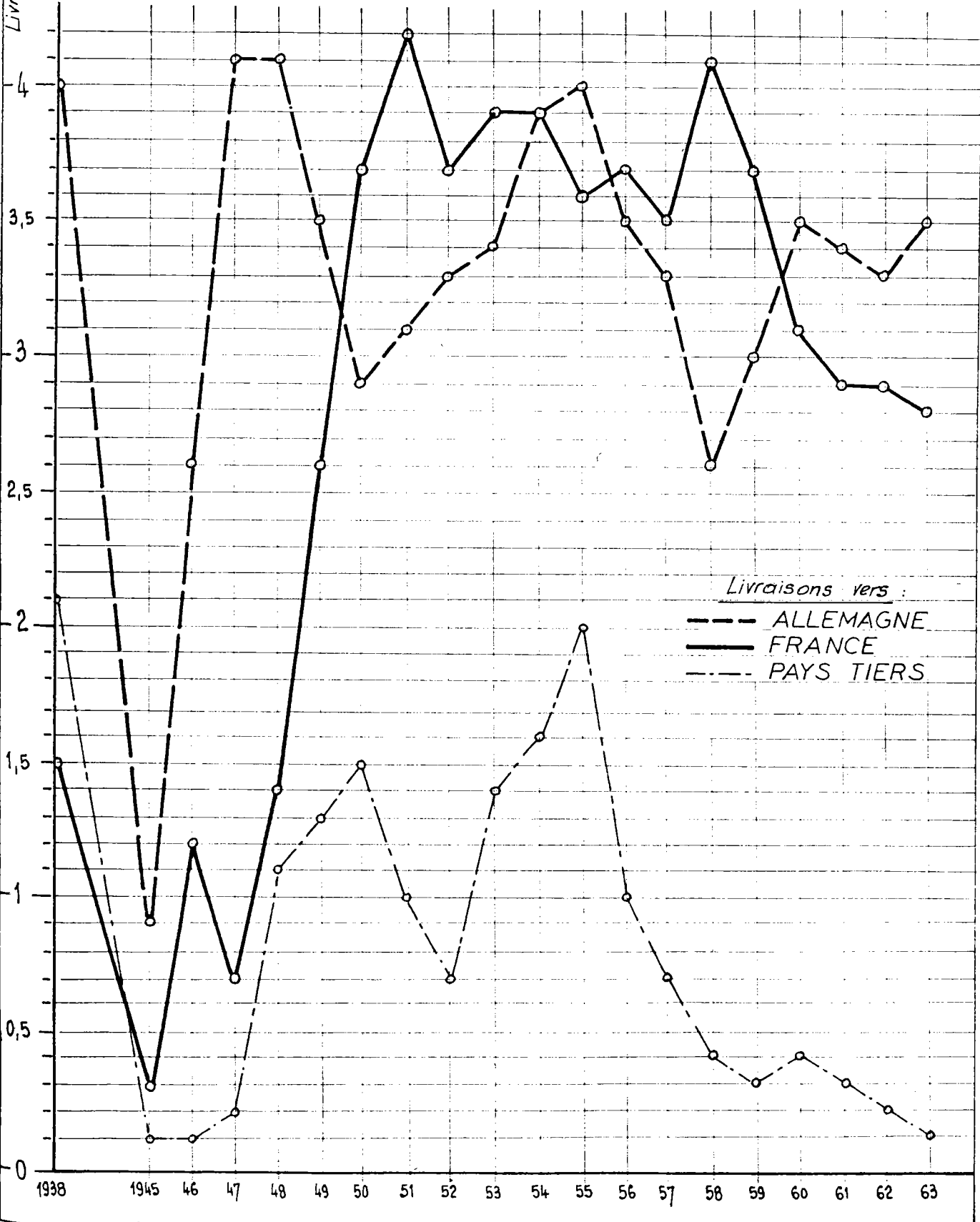
<u>Figures N°</u>		<u>Pages</u>
18	Les effets des accords SWITCH réglant les échanges de combustibles entre la Sarre, la France et l'Allemagne.	319
19	Répartition en pourcentage de la valeur des achats du commerce de gros sarrois selon zones de provenance.	320
20	Sarre Livraisons de minerai de fer en provenance de France.	321
21	Sarre Migrations journalières de main d'oeuvre.	322
22	Sarre Importations de produits laitiers en provenance de France.	323
23	Chemins de Fer de la Sarre Trafic international marchandises.	324
24	Navigation fluviale sur la Sarre canalisée Trafic international avec la France.	325
25	Chemins de Fer de la Sarre Tonnages transportés et répartition du trafic international.	326
26	Trafic ferroviaire marchandises entre la France et la Sarre Ecoulement du trafic aux différentes gares de transit.	327
27	Trafic ferroviaire marchandises entre la France et la Sarre Nombre de trains échangés journallement aux différents transits.	328
28	Implantation du cordon douanier à la frontière germano-sarroise de 1948 à 1959.	329
29	Points de transit ferroviaires de la frontière franco-sarroise en 1960.	330
30	Les postes douaniers français de la frontière germano-sarroise de 1948 à 1959	331
31	Bilan financier des chemins de fer sarrois.	332
32	Le trafic international marchandises des chemins de fer sarrois.	333
33	Les relations ferroviaires voyageurs à grande distance au départ de la Sarre.	334

FIGURE ANNEXE N°1

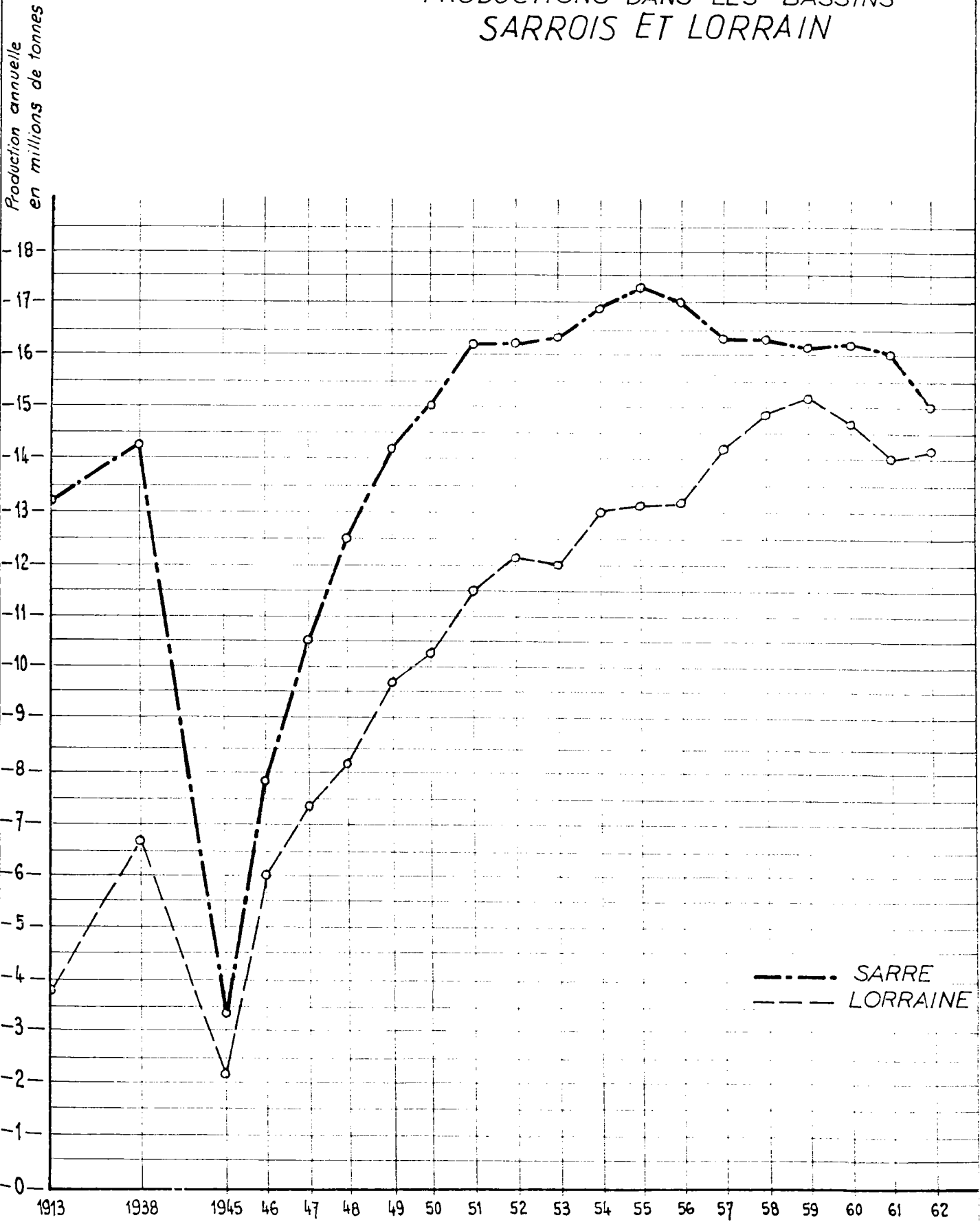
HOUILLERES DE LA SARRE

EVOLUTION COMPAREE DES LIVRAISONS
DE CHARBON VERS L'ETRANGER

Livraisons annuelles
en millions de tonnes

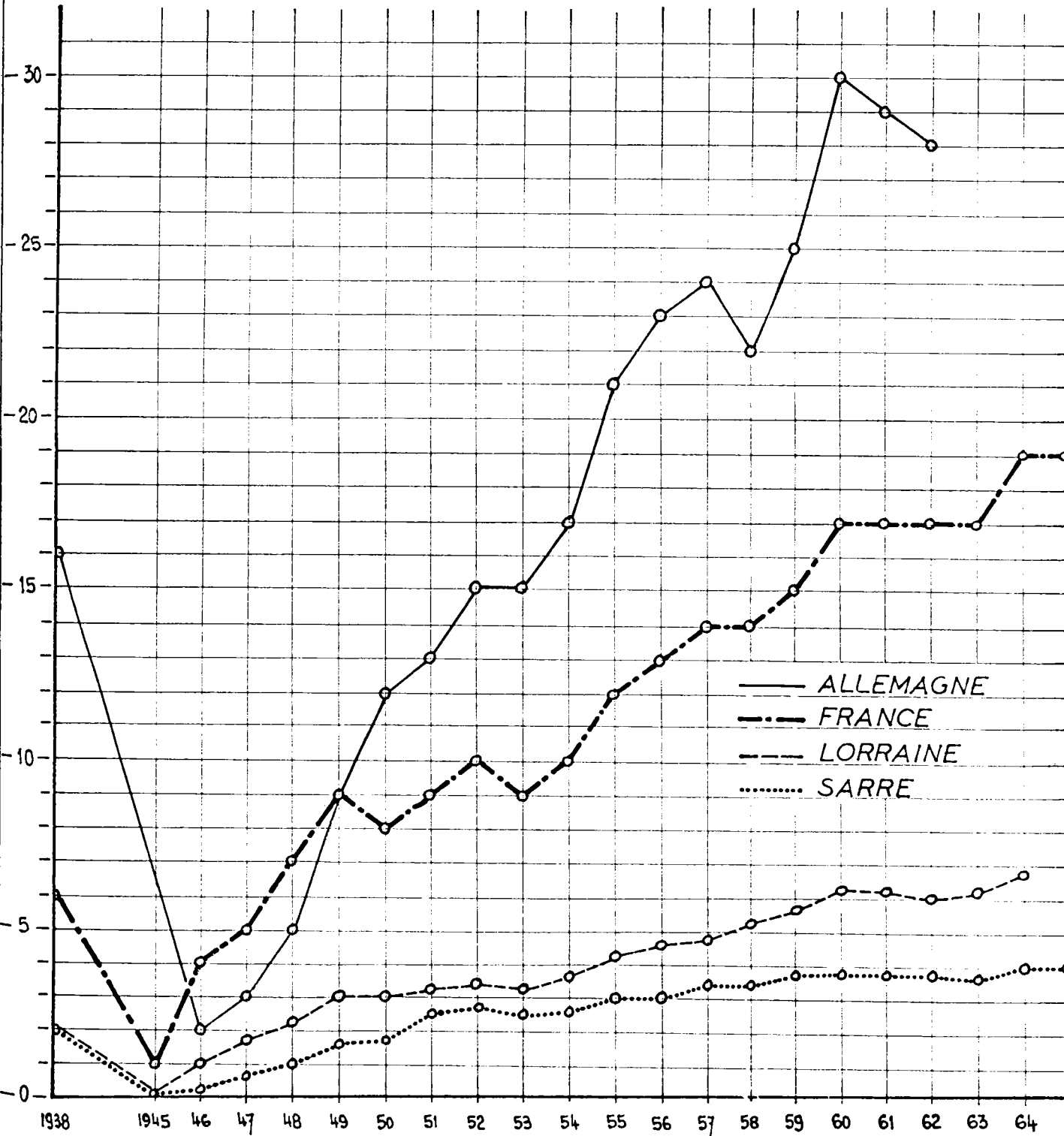


EXTRACTION DE HOUILLE
 EVOLUTION COMPAREE DES
 PRODUCTIONS DANS LES BASSINS
 SARROIS ET LORRAIN



PRODUCTION D'ACIER
EVOLUTION COMPAREE DE LA
PRODUCTION EN FRANCE, EN
ALLEMAGNE, EN LORRAINE ET
SARRE

En millions
de tonnes acier



SARRE
LIVRAISONS DE GAZ INDUSTRIELS
VERS LA FRANCE



FIGURE ANNEXE N°5

SARRE
CONSOMMATION DE VIANDE ET
REPARTITION SELON PROVENANCE
DES APPROVISIONNEMENTS

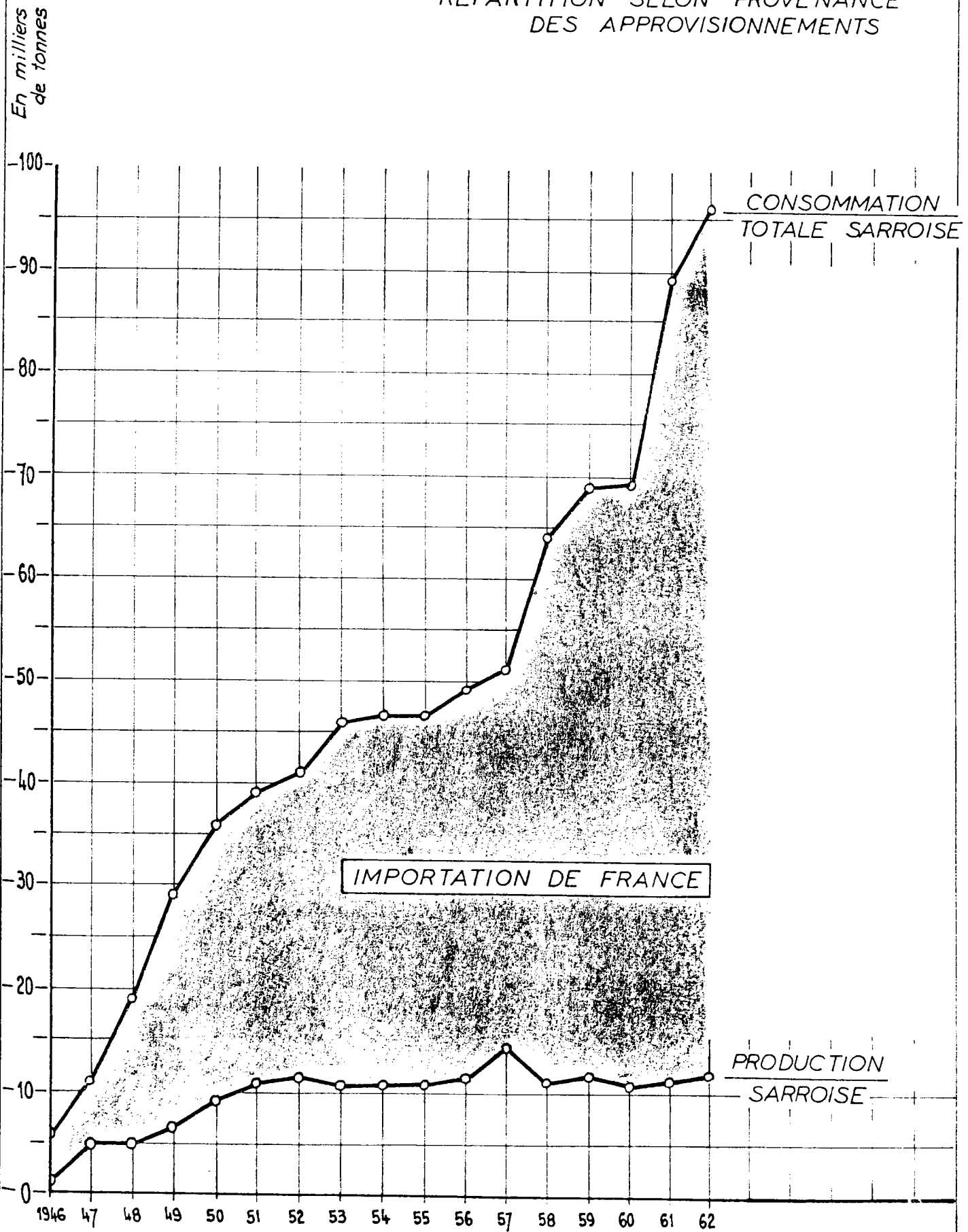
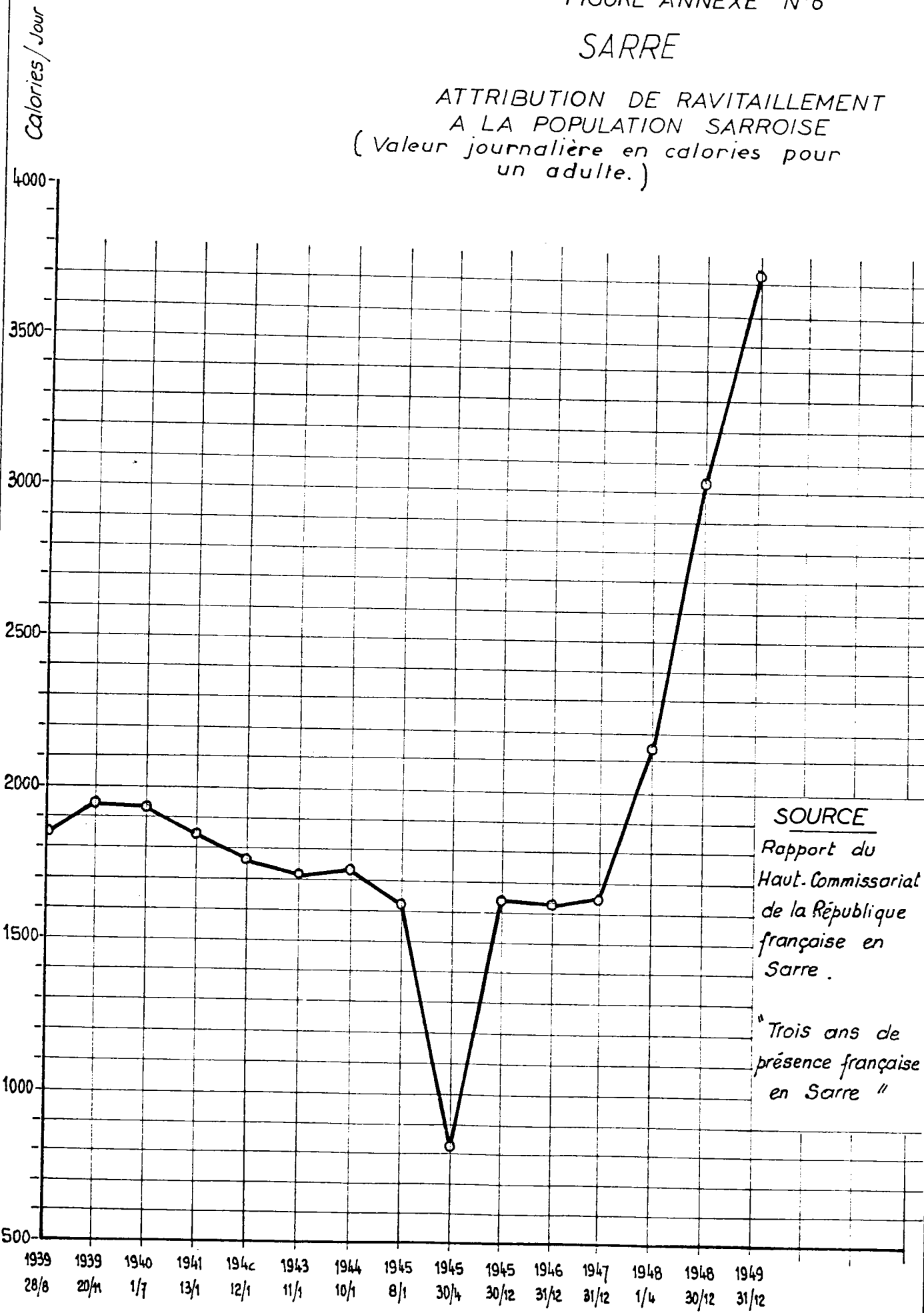


FIGURE ANNEXE N°6

SARRE

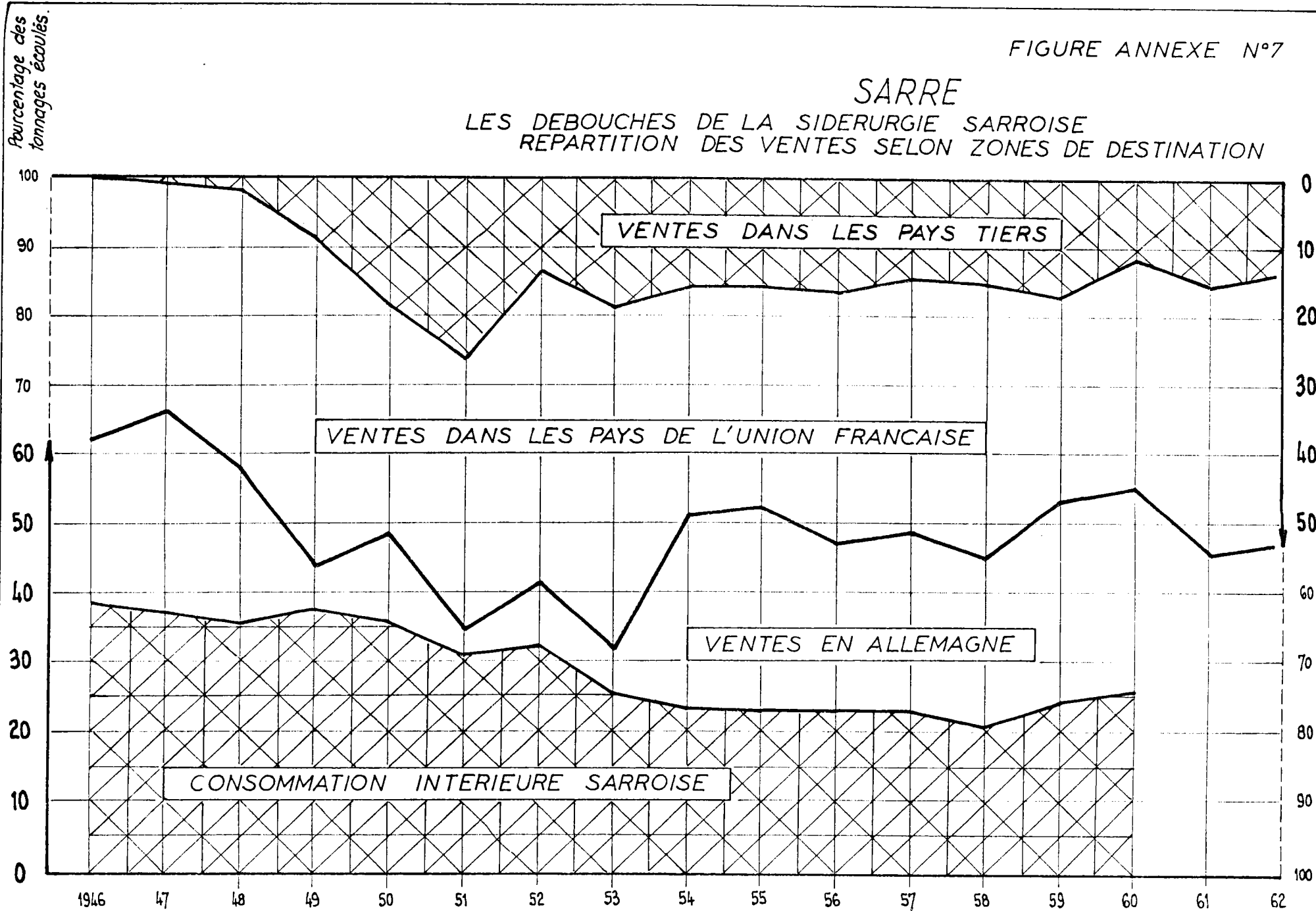
ATTRIBUTION DE RAVITAILLEMENT
A LA POPULATION SARROISE
(Valeur journalière en calories pour
un adulte.)



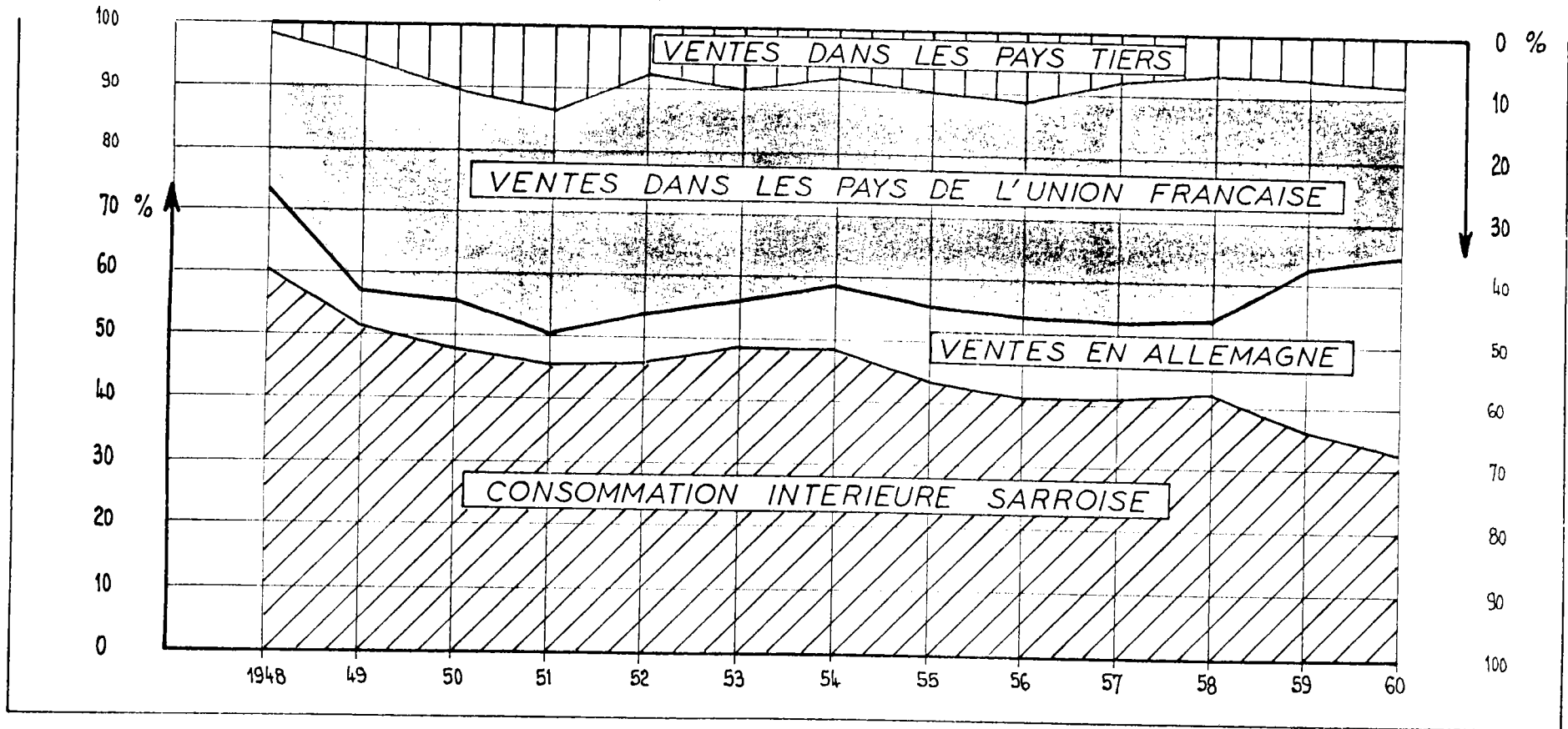
SOURCE
Rapport du
Haut-Commissariat
de la République
française en
Sarre .
"Trois ans de
présence française
en Sarre "

SARRE

LES DEBOUCHES DE LA SIDERURGIE SARROISE
REPARTITION DES VENTES SELON ZONES DE DESTINATION



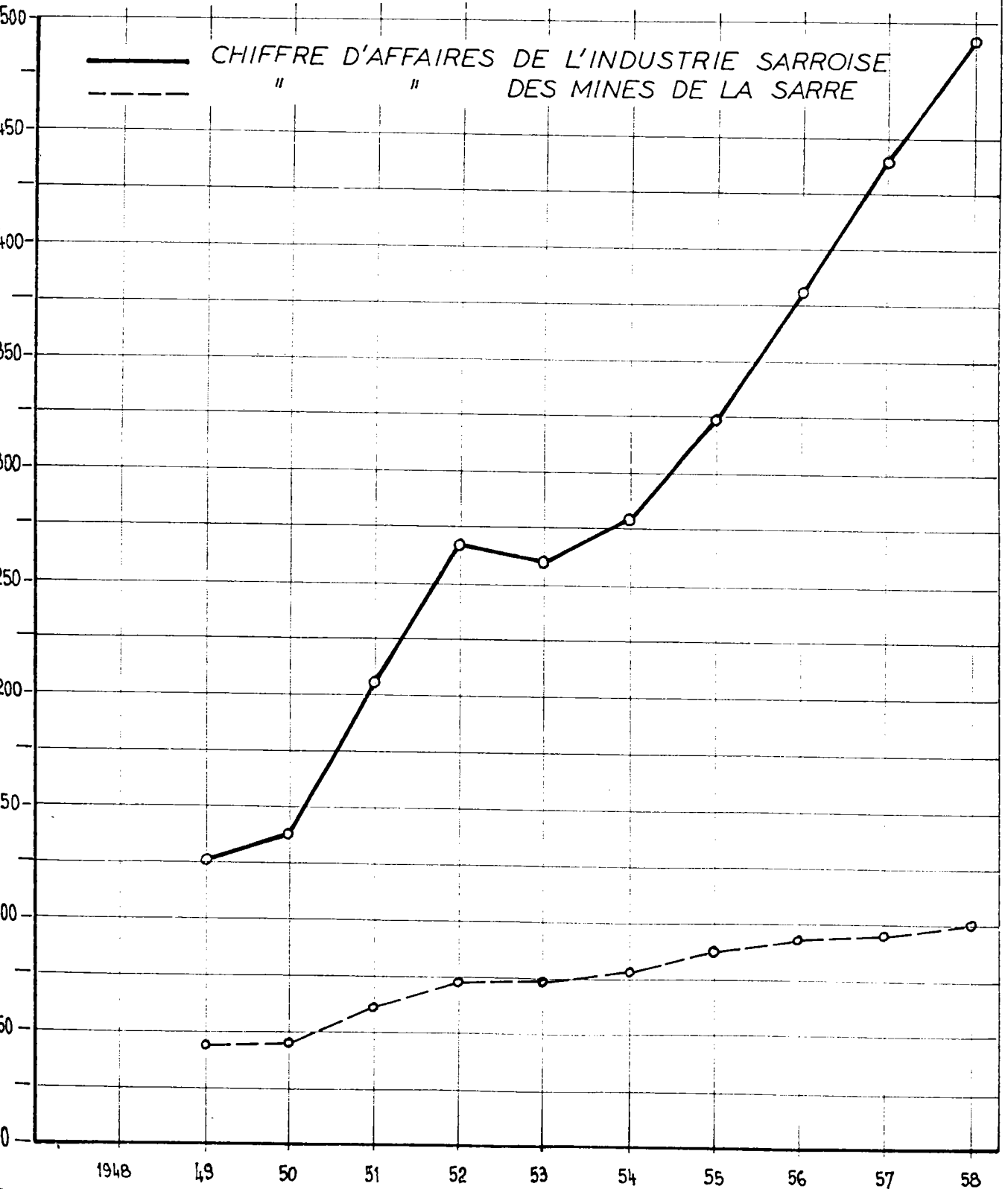
SARRE
LES DEBOUCHES DE L'INDUSTRIE SARROISE
 REPARTITION DES VENTES EN POURCENTAGE DU CHIFFRE
 D AFFAIRES SELON ZONES DE DESTINATION



SARRE

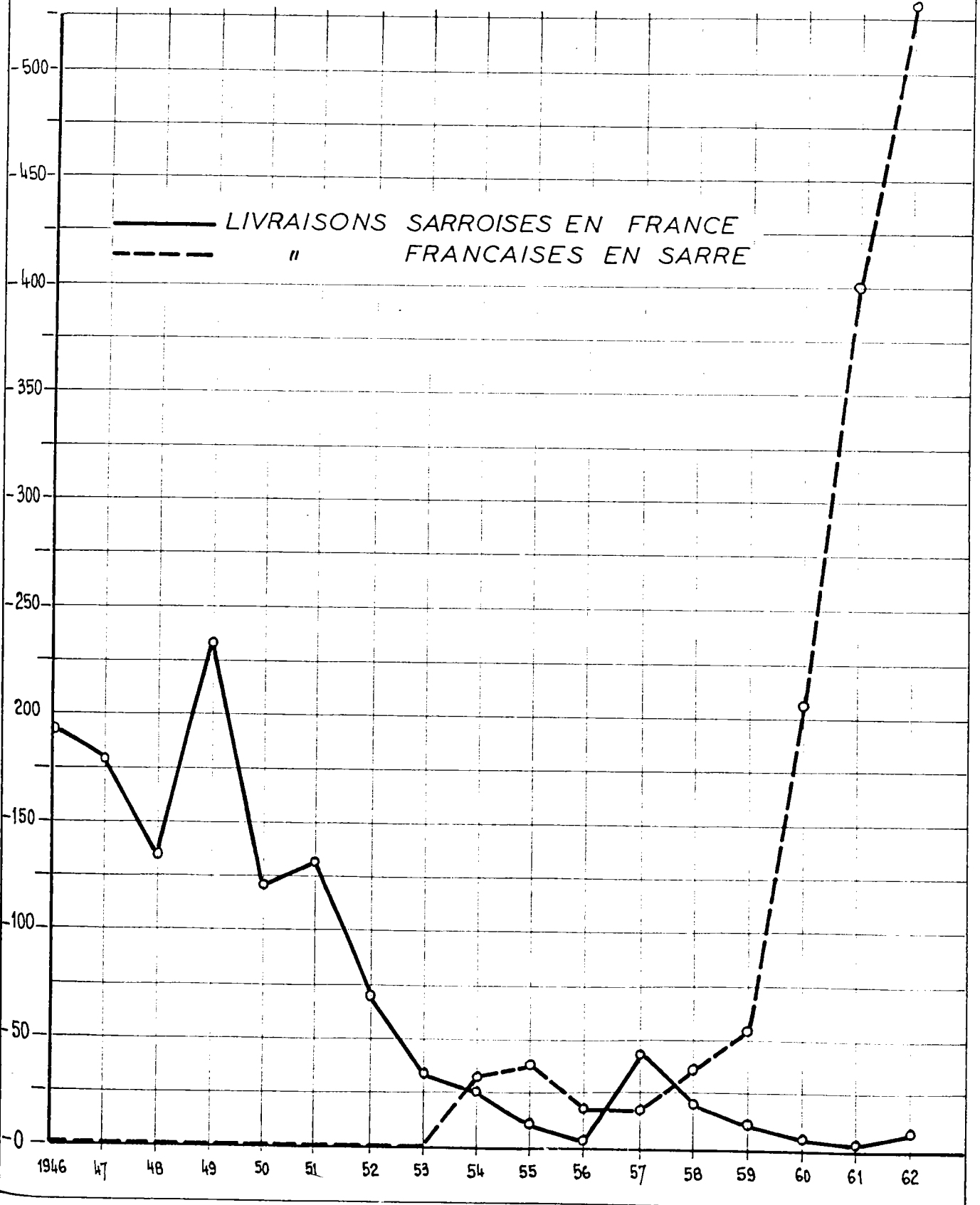
EVOLUTION DU CHIFFRE
D'AFFAIRES DE L'INDUSTRIE ET DES
MINES DE LA SARRE

milliards
de francs



ECHANGES D'ENERGIE ELECTRIQUE ENTRE
LA FRANCE ET LA SARRE

Millions
de kwh



LE COMMERCE EXTERIEUR DE LA SARRE
EVOLUTION DE LA BALANCE COMMERCIALE

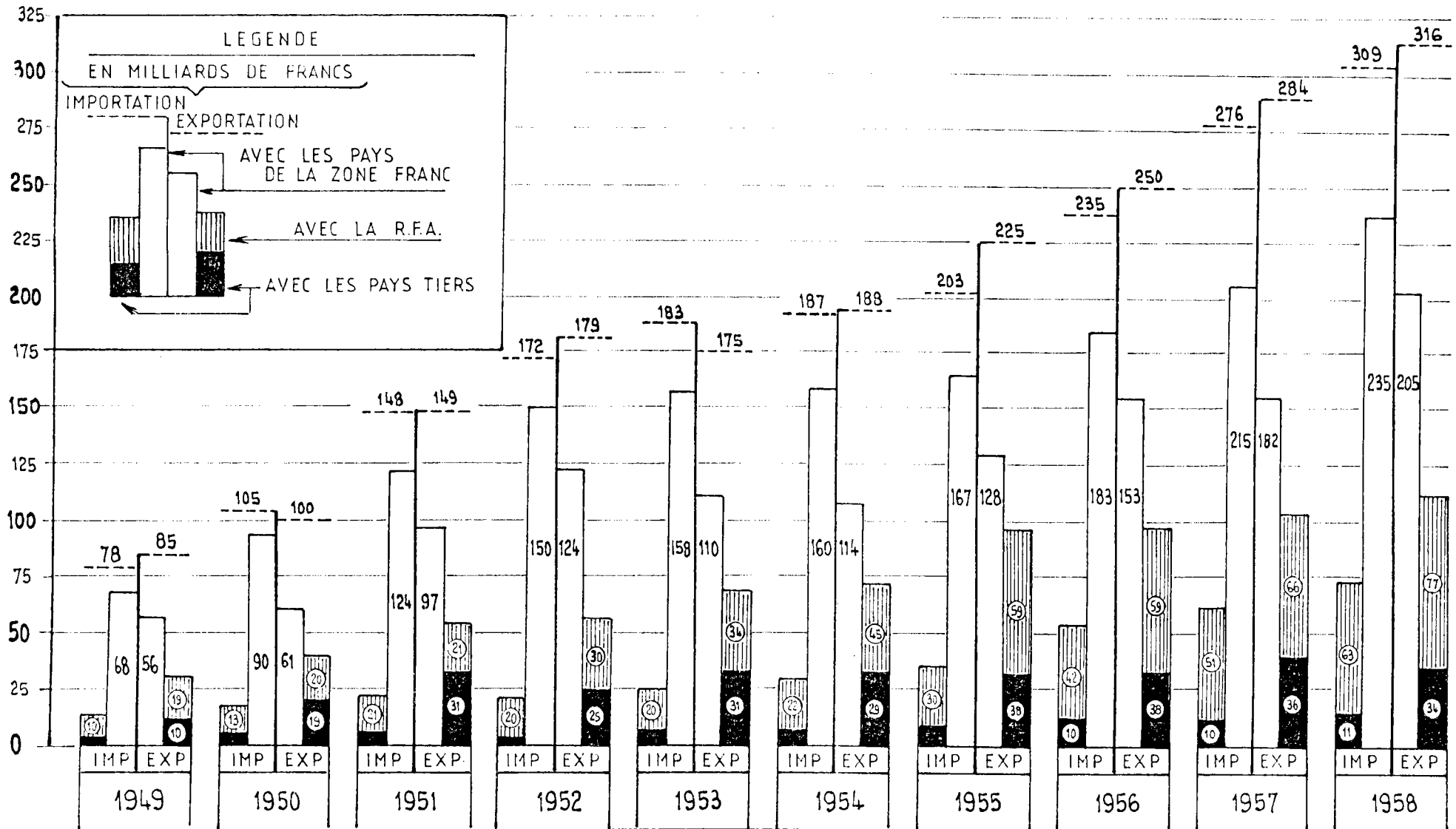


FIGURE ANNEXE N°12

EVOLUTION DES COURANTS
D EXPORTATION DE

L'INDUSTRIE SARROISE

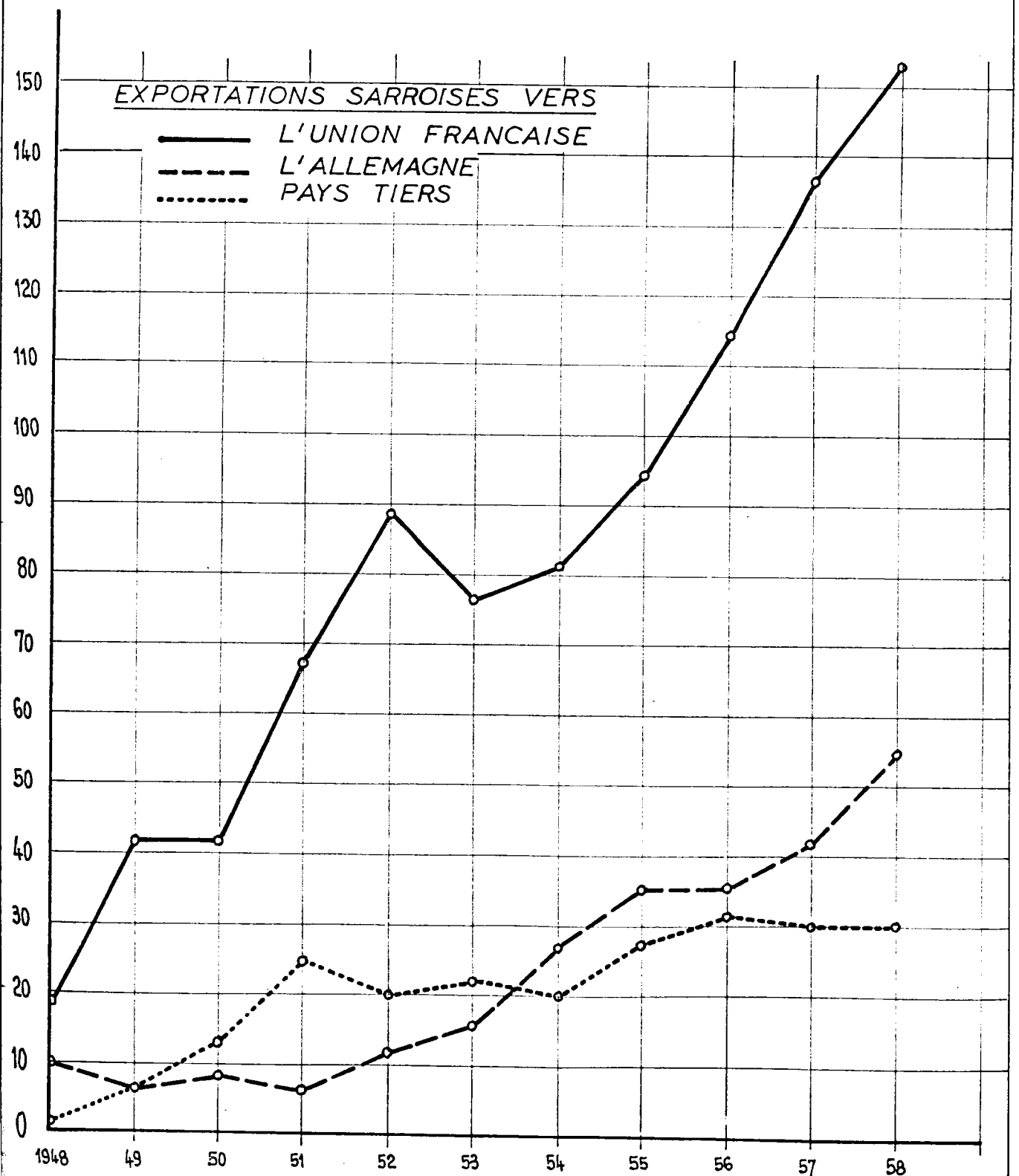
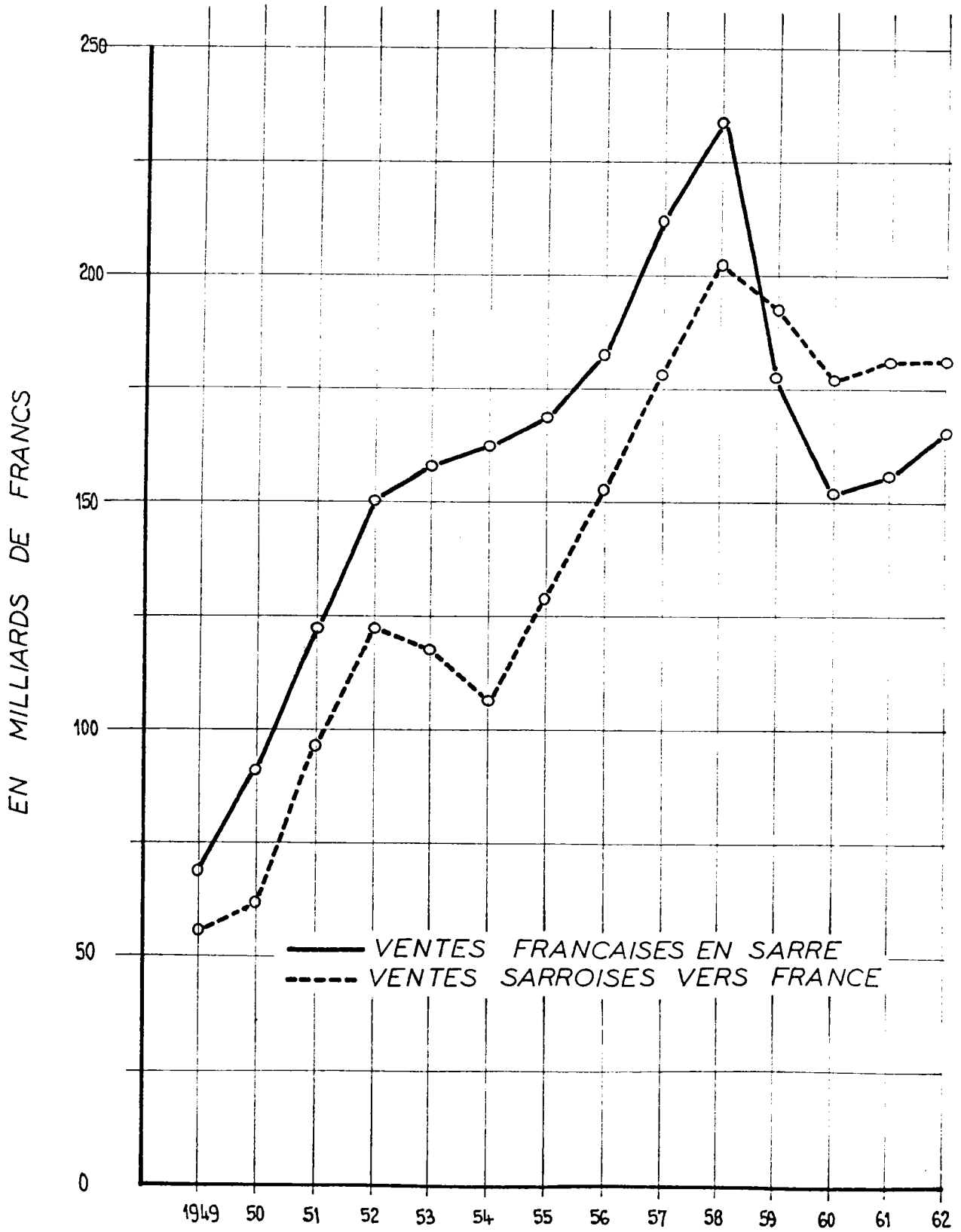
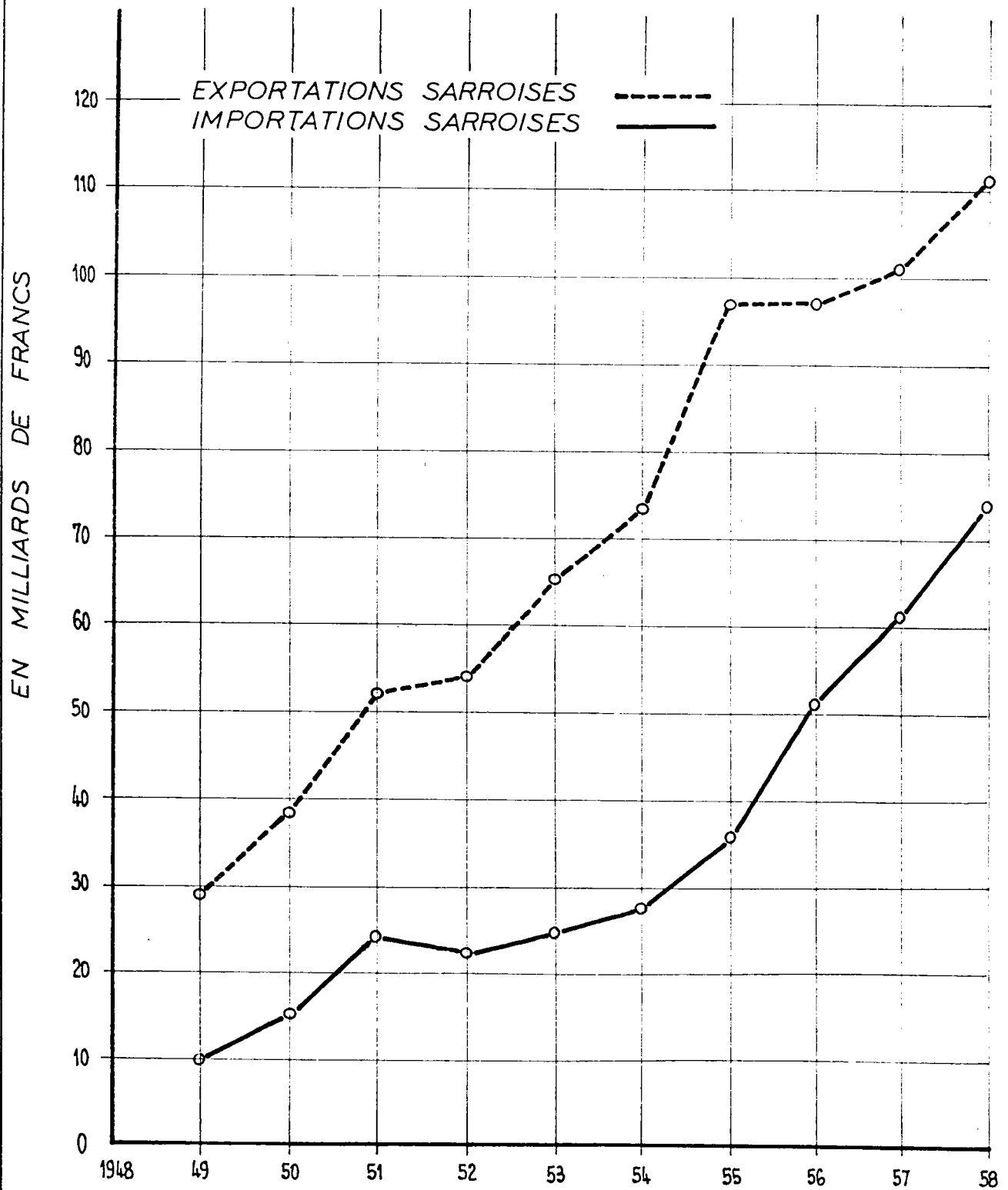
PERIODE 1948 - 1958Milliards
de francs

FIGURE ANNEXE N°13

EVOLUTION DES ECHANGES
ENTRE LA SARRE ET LES PAYS DE LA ZONE FRANC



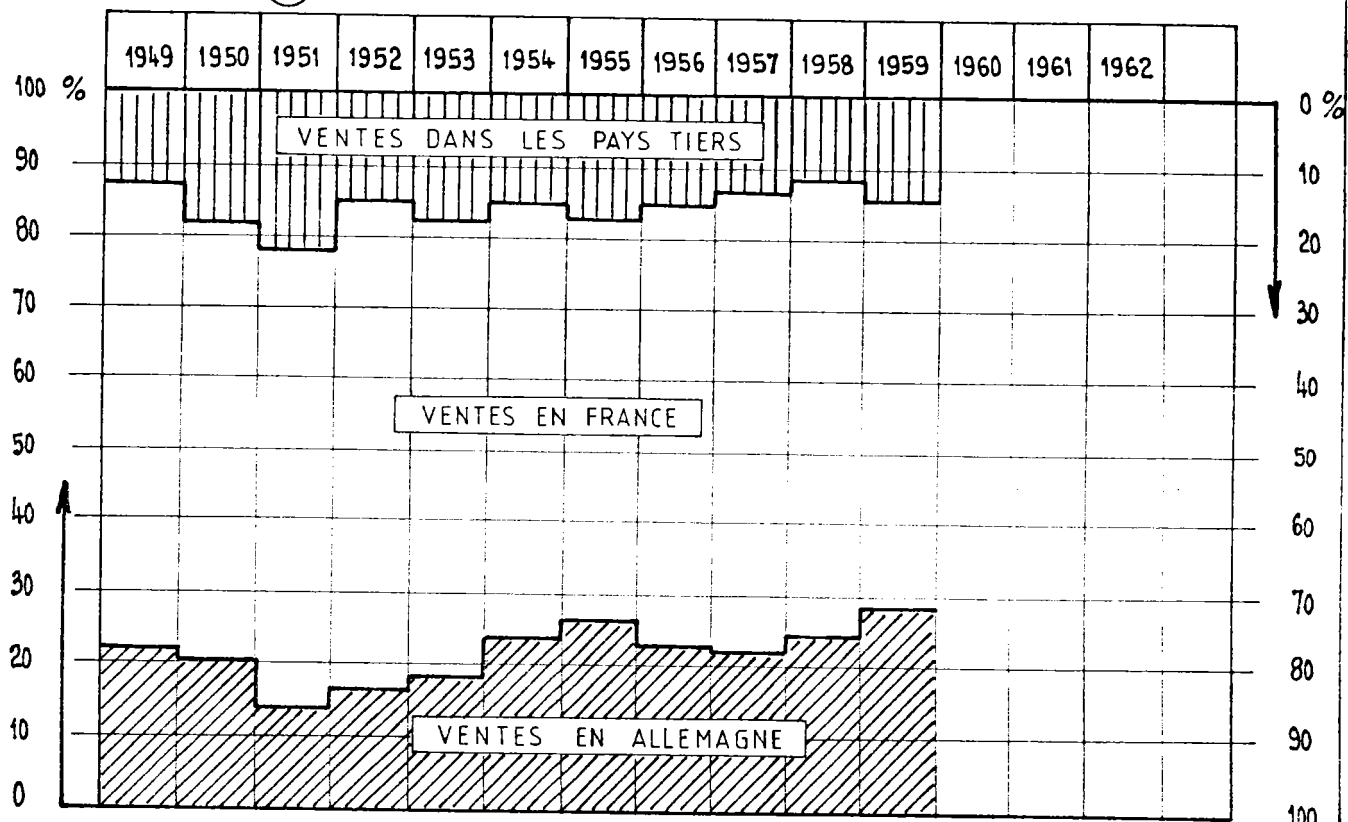
EVOLUTION DU COMMERCE EXTERIEUR DE LA SARRE
AVEC LES PAYS HORS ZONE FRANC



COMMERCE EXTERIEUR DE LA SARRE

EVOLUTION ET REPARTITION DES ECHANGES AVEC
LES DIFFERENTS PARTENAIRES COMMERCIAUX

(A) VENTES SARROISES VERS L'ETRANGER



(B) ACHATS SARROIS DE L'ETRANGER

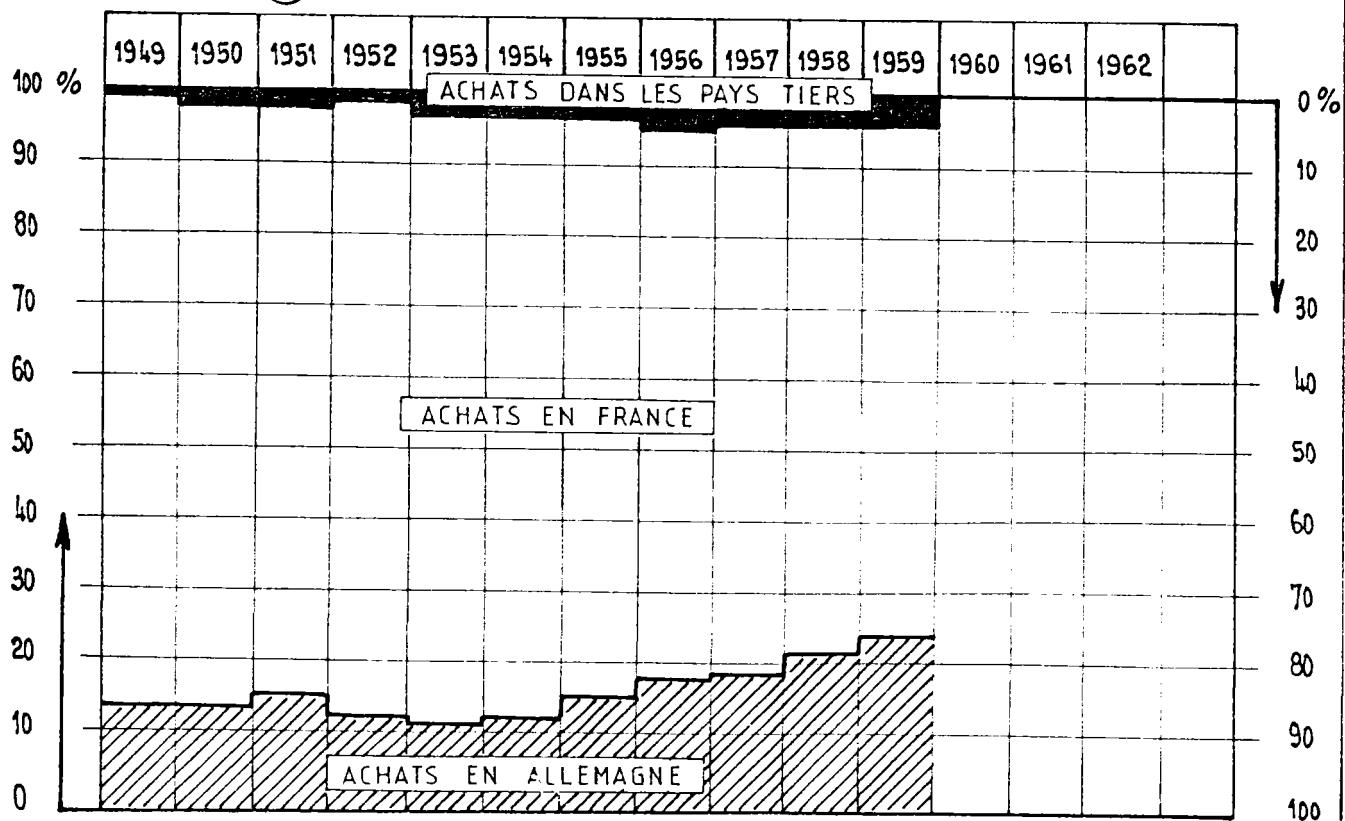


FIGURE ANNEXE N°16

SARRE

LIVRAISONS DE COKE VERS
LA FRANCE ET L'ALLEMAGNE
(COKE DES MINES ET DES COKERIES
METALLURGIQUES.)

En
Milliers
de Tonnes

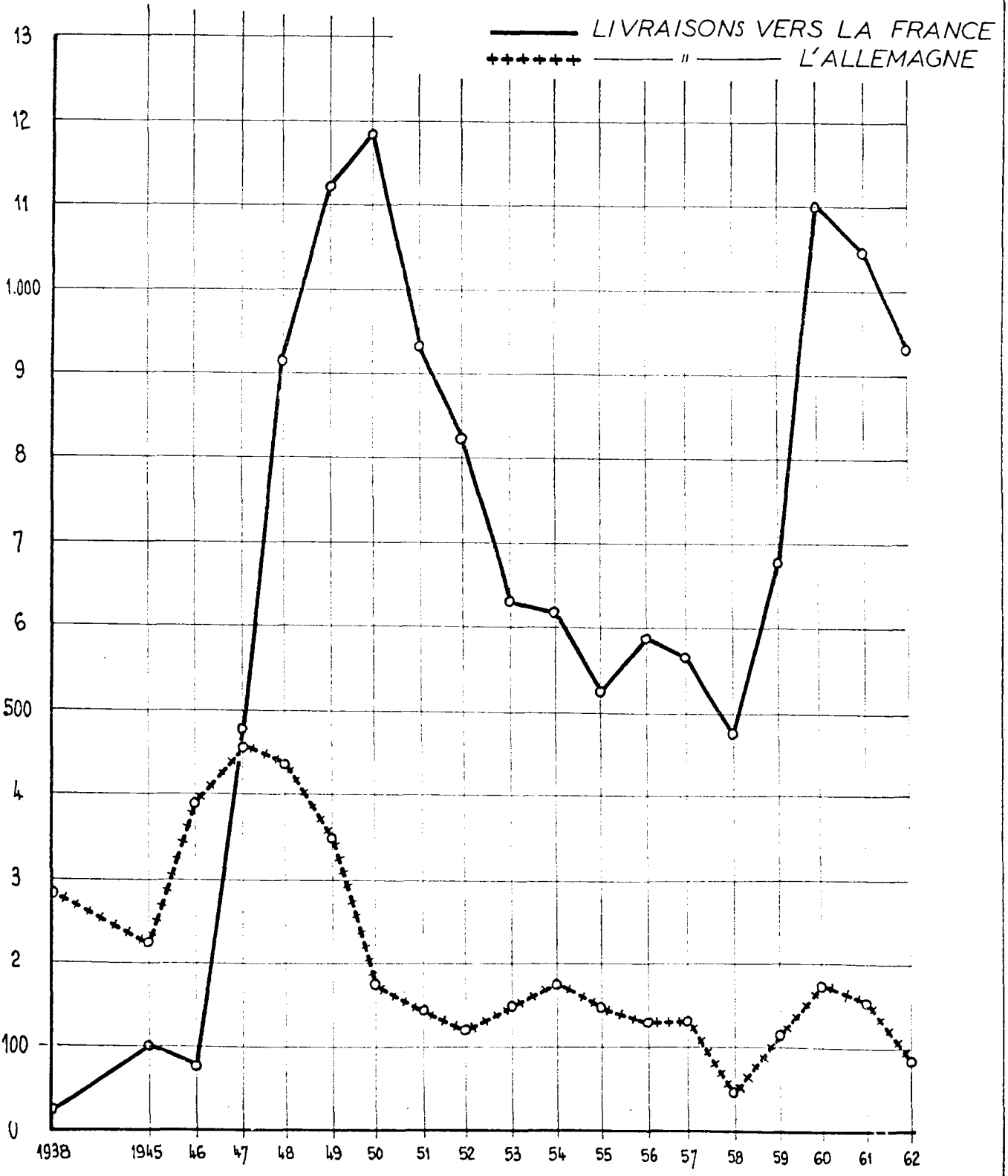


FIGURE ANNEXE N°17

SARRE

EVOLUTION DES DEPOTS AUPRES
DES CAISSES D'EPARGNE

En Milliards de
francs français

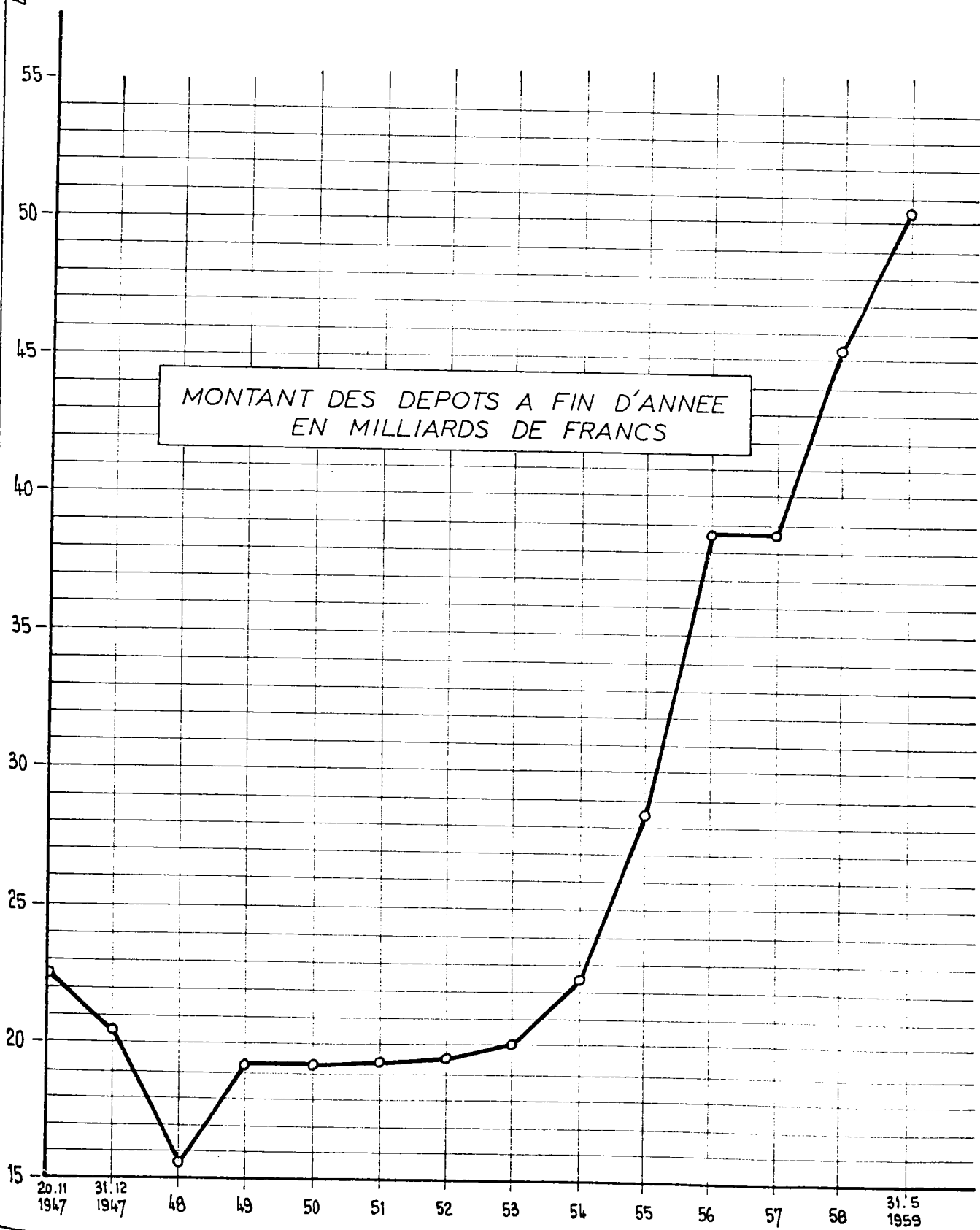
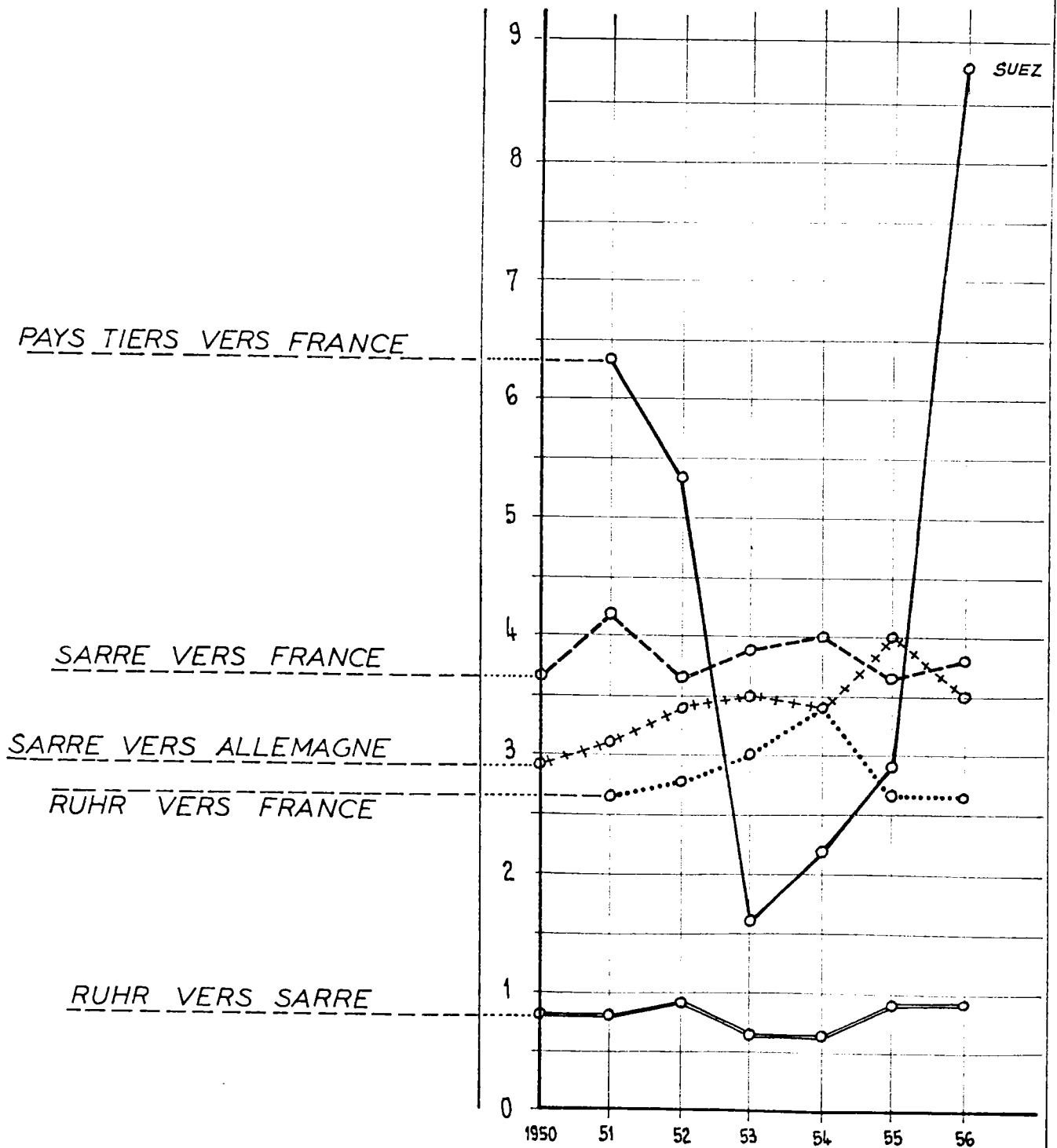
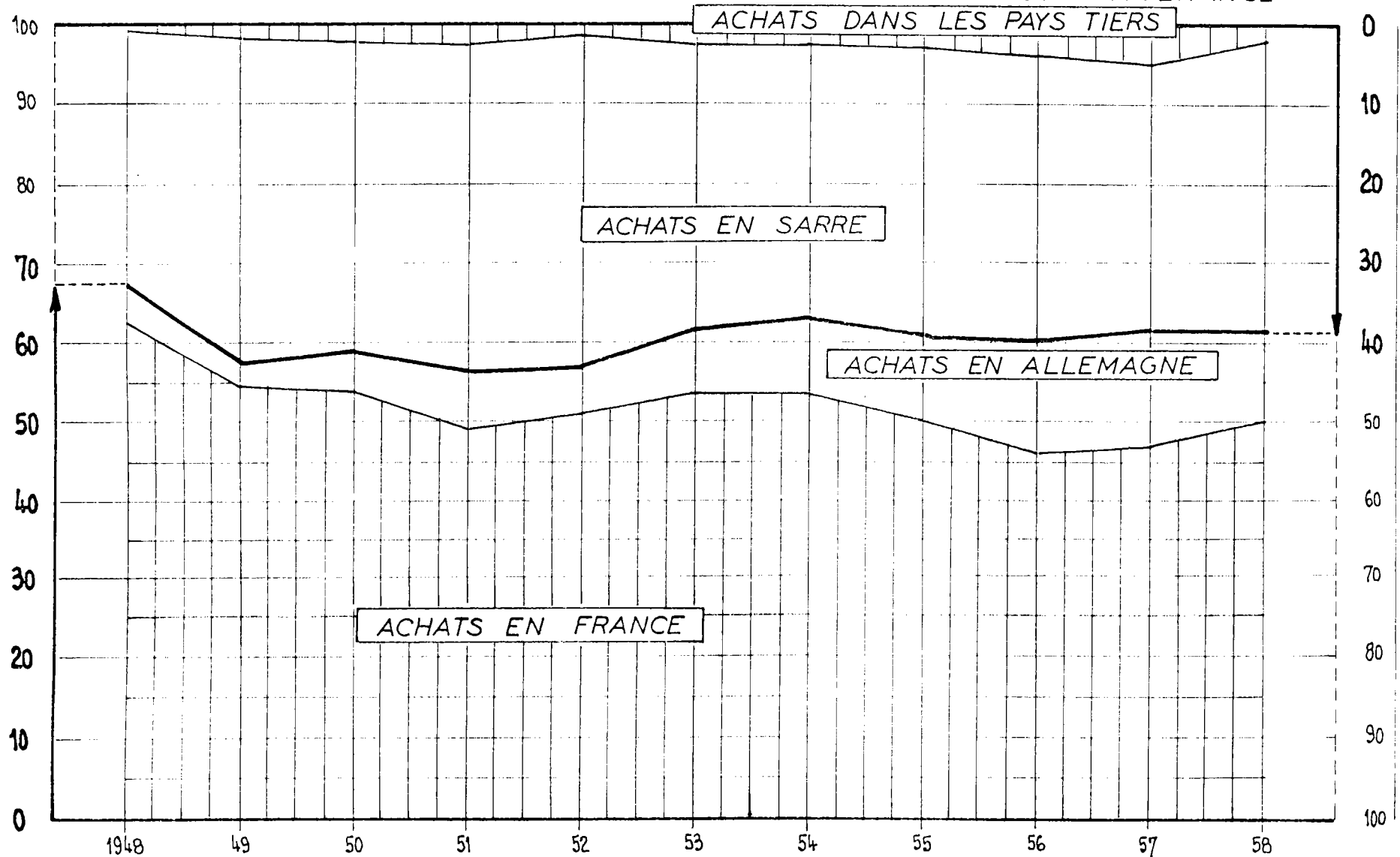


FIGURE ANNEXE N°18
 LES EFFETS DES ACCORDS
 SWITCH
 REGLANT LES ECHANGES DE
 COMBUSTIBLES ENTRE LA
 SARRE, LA FRANCE ET L'ALLEMAGNE



SARRE

REPARTITION EN POURCENTAGE DE LA VALEUR DES ACHATS DU
 COMMERCE DE GROS SARROIS SELON ZONES DE PROVENANCE



SARRE

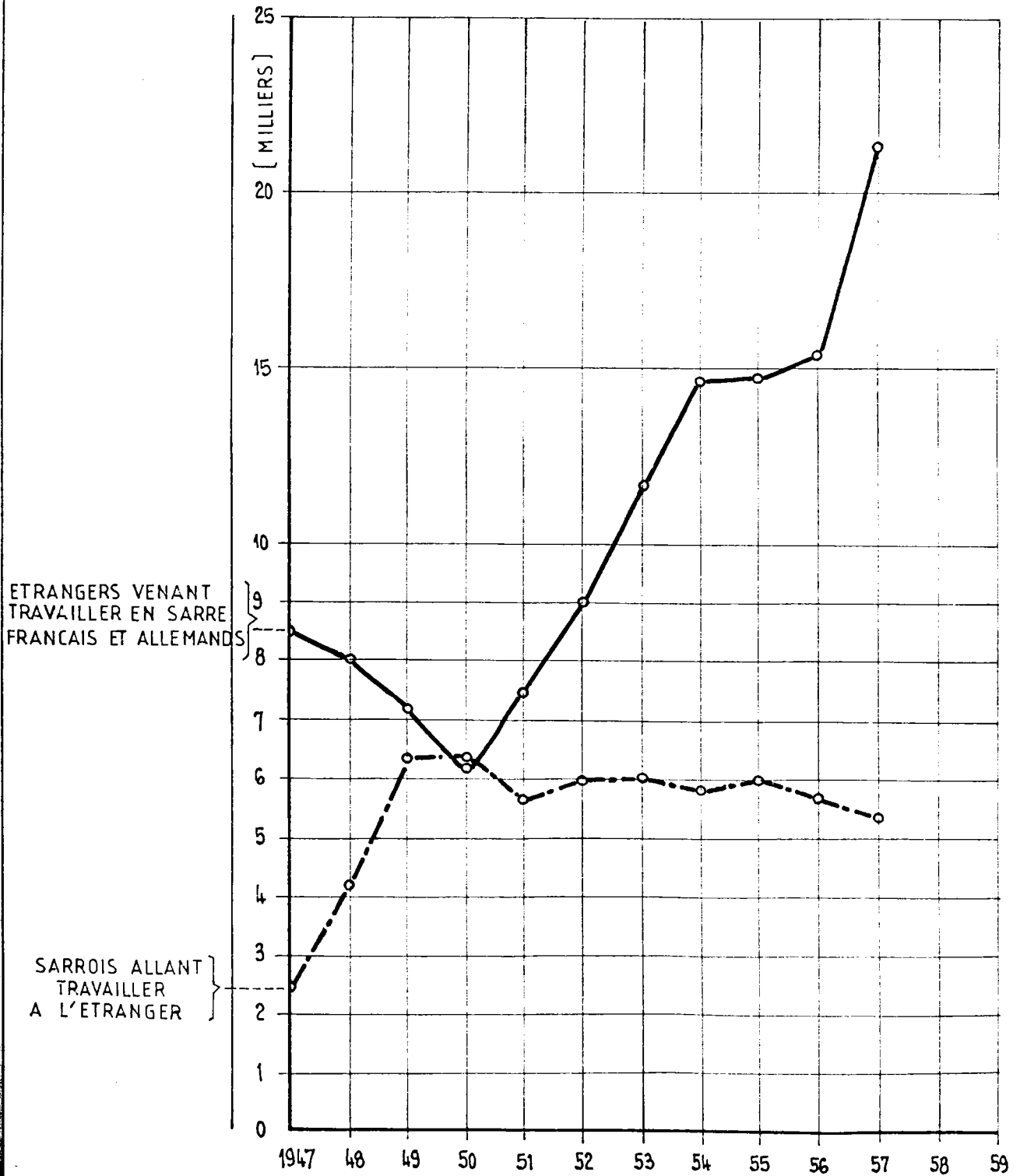
LIVRAISONS DE MINERAI DE FER
EN PROVENANCE DE FRANCE

En Millions
de Tonnes



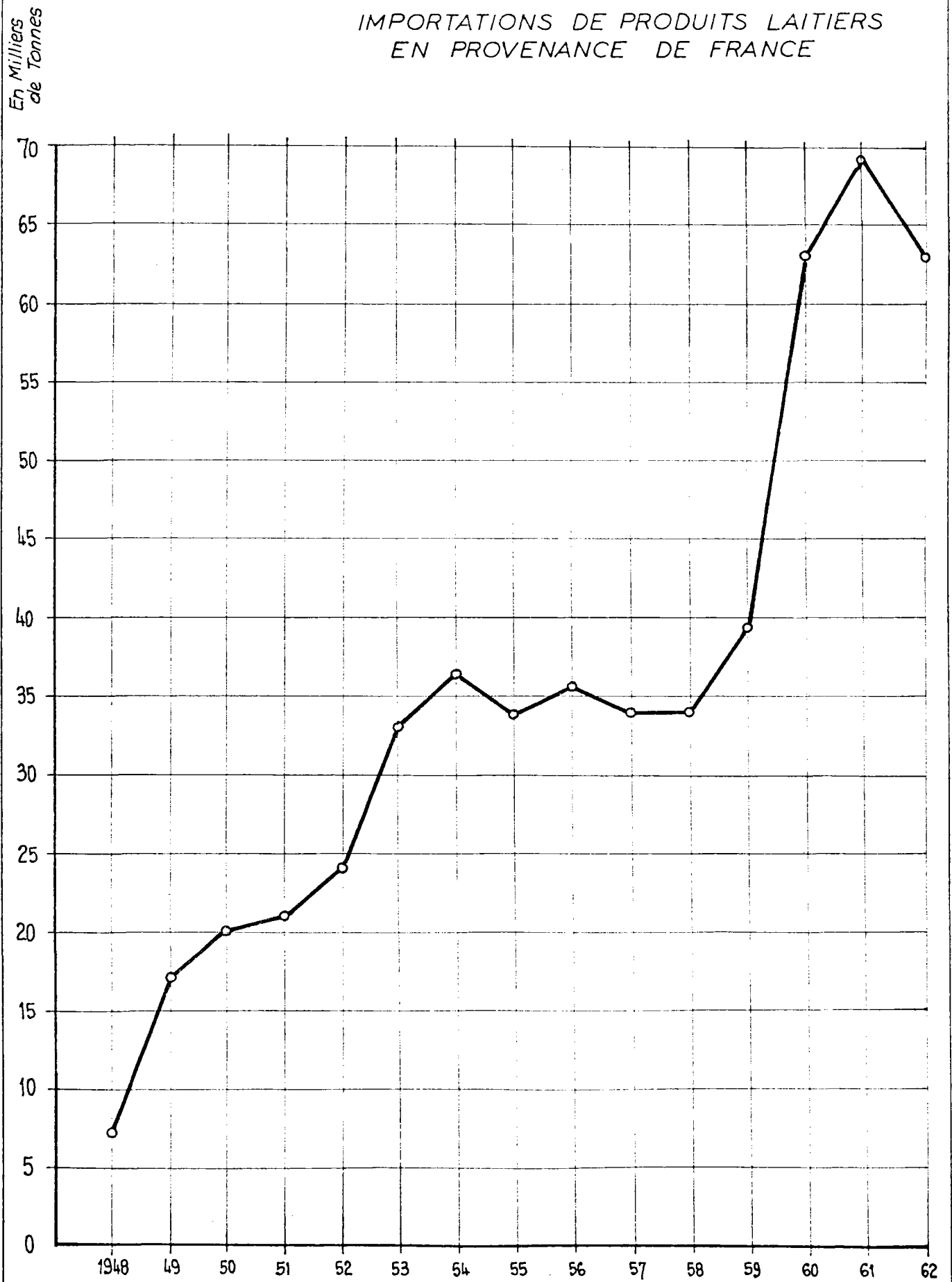
SARRE

MIGRATIONS JOURNALIERES DE MAIN D'OEUVRE



SARRE

IMPORTATIONS DE PRODUITS LAITIERS
EN PROVENANCE DE FRANCE



CHEMINS DE FER DE LA SARRE

TRAFIC INTERNATIONAL
MARCHANDISES

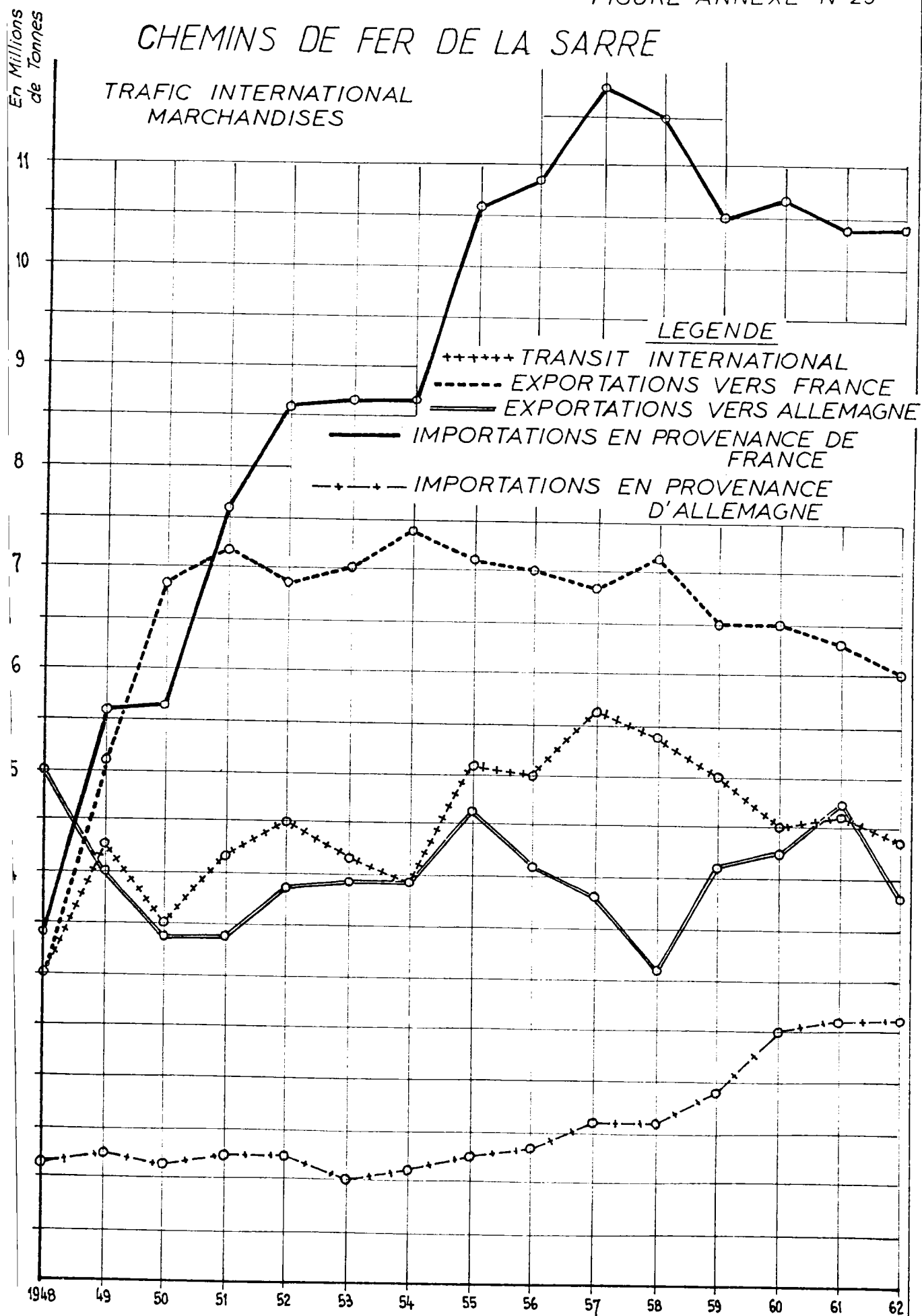
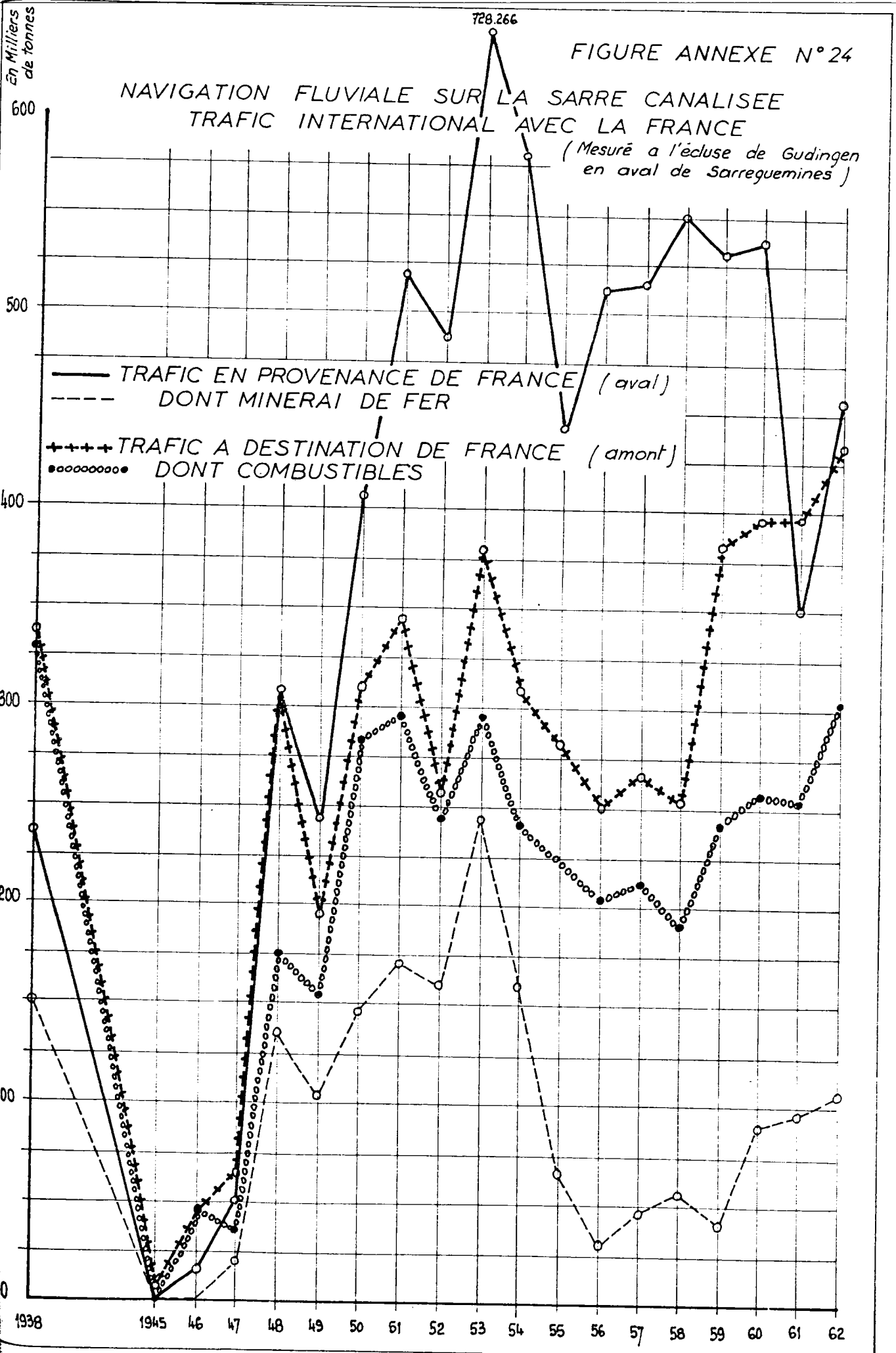


FIGURE ANNEXE N° 24

NAVIGATION FLUVIALE SUR LA SARRE CANALISEE TRAFIC INTERNATIONAL AVEC LA FRANCE

(Mesuré a l'écluse de Gudingen
en aval de Sarreguemines)



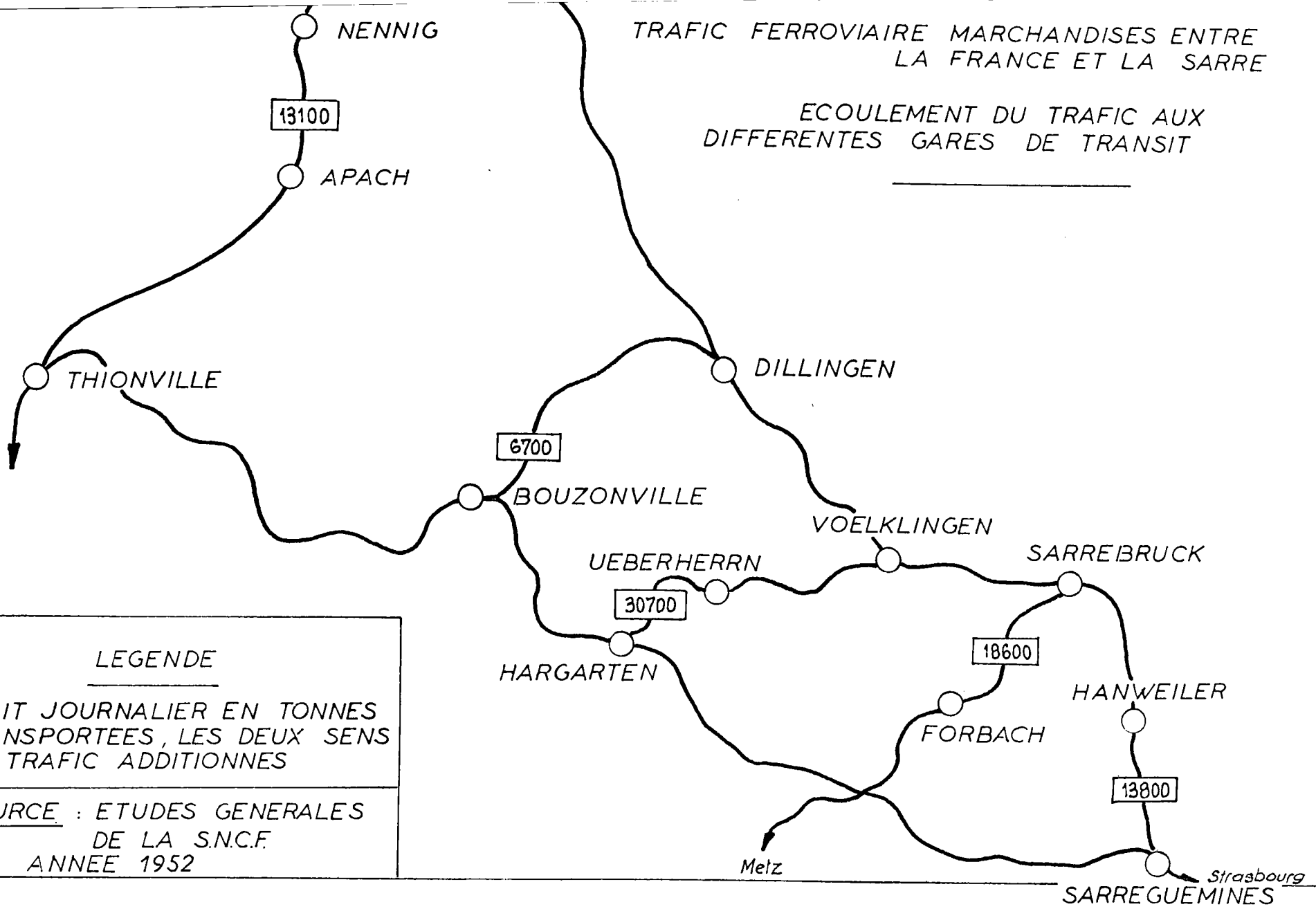
CHEMINS DE FER DE LA SARRE
TONNAGES TRANSPORTES ET REPARTITION DU TRAFIC INTERNATIONAL
 (EN MILLIERS DE TONNES)

EXERCICE	TRAFIC INTERNATIONAL						TRANSIT INTERNATIONAL	TOTAL DU TRAFIC	ENSEMBLE DU TRAFIC SARROIS	% DU TRAFIC INTERNAT.
	IMPORTATIONS			EXPORTATIONS						
	TOTALES	DE FRANCE	D'ALLEMAGNE	TOTALES	VERS FRANCE	VERS ALLEMAG				
1936									31.768	
1945										
1946									12.563	
1947									15.087	
1948	4.658	3.433	1.214	8.567	3.052	5.003	3.088	16.315	19.056	85,6
1949	7.018	5.654	1.349	10.131	5.188	4.040	4.324	21.474	23.544	91,2
1950	7.052	5.759	1.268	11.249	6.803	3.415	3.496	21.798	28.476	76,5
1951	8.970	7.616	1.293	11.729	7.229	3.459	4.210	24.910	32.488	76,6
1952	9.924	8.586	1.284	11.378	6.887	3.843	4.502	25.805	33.512	77,0
1953	10.496	8.749	1.076	11.823	6.996	3.960	4.236	26.555	34.470	77,0
1954	9.907	8.709	1.094	12.304	7.444	3.966	3.911	26.124	34.225	76,3
1955	12.077	10.619	1.314	12.782	7.106	4.778	5.121	29.981	38.215	78,4
1956	12.409	10.841	1.446	12.036	7.006	4.113	5.038	29.565	37.580	78,6
1957	13.595	11.792	1.573	11.494	6.813	3.886	5.702	30.793	39.191	78,5
1958	13.270	11.477	1.587	10.904	7.253	3.141	5.477	29.652	38.190	77,6
1959	12.679	10.567	1.868	11.189	6.565	4.155	5.091	28.960	38.258	75,6
1960		10.701	2.467		6.522	4.324	4.545	32.612	41.197	79,2
1961		10.449	2.587		6.362	4.732	4.666	33.763	43.386	77,8
1962		10.403	2.615		5.974	3.867	4.410	31.671	40.464	78,2

SOURCE : BAHNSTATISTIK
 DER SAARLANDISCHEN EISENBAHNEN

TRAFIC FERROVIAIRE MARCHANDISES ENTRE
LA FRANCE ET LA SARRE

ECOULEMENT DU TRAFIC AUX
DIFFERENTES GARES DE TRANSIT



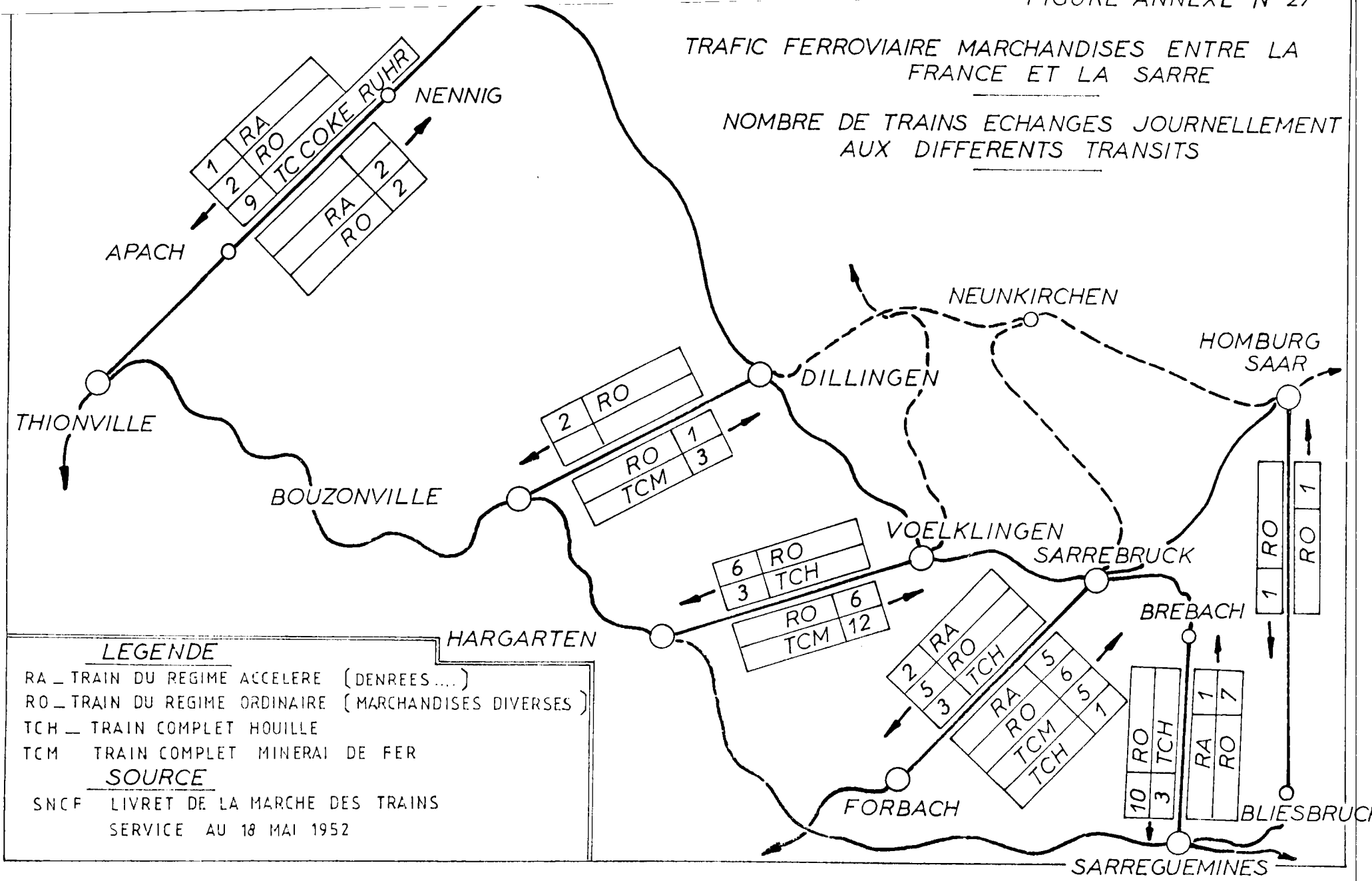
LEGENDE

DEBIT JOURNALIER EN TONNES
TRANSPORTEES, LES DEUX SENS
DE TRAFIC ADDITIONNES

SOURCE : ETUDES GENERALES
DE LA S.N.C.F.
ANNEE 1952

TRAFIC FERROVIAIRE MARCHANDISES ENTRE LA FRANCE ET LA SARRE

NOMBRE DE TRAINS ECHANGES JOURNELLEMENT AUX DIFFERENTS TRANSITS



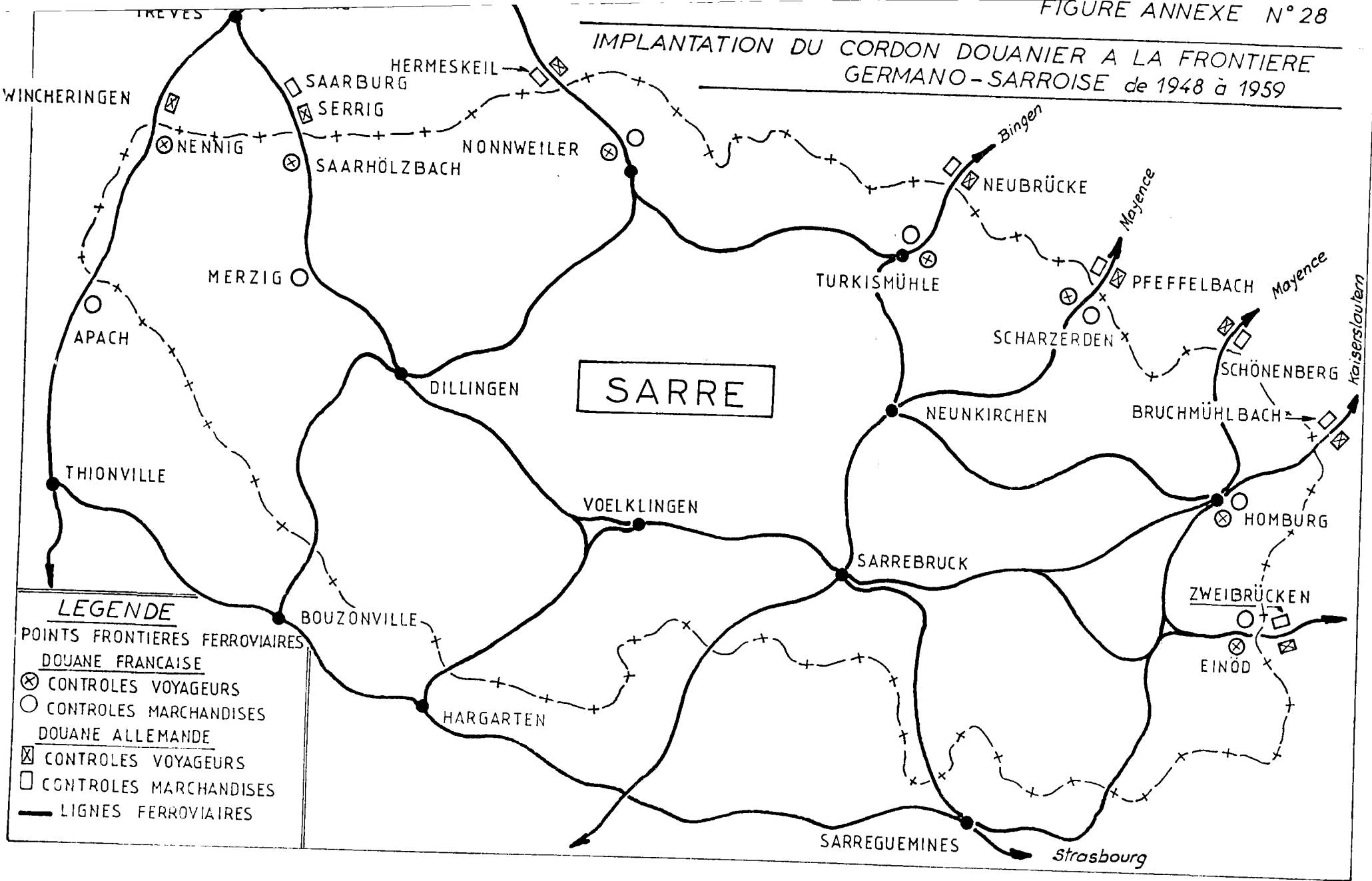
LEGENDE

- RA _ TRAIN DU REGIME ACCELERE (DENREES...)
- RO _ TRAIN DU REGIME ORDINAIRE (MARCHANDISES DIVERSES)
- TCH _ TRAIN COMPLET HOUILLE
- TCM _ TRAIN COMPLET MINERAL DE FER

SOURCE

SNCF LIVRET DE LA MARCHÉ DES TRAINS
SERVICE AU 18 MAI 1952

IMPLANTATION DU CORDON DOUANIER A LA FRONTIERE GERMANO-SARROISE de 1948 à 1959



POINTS DE TRANSIT FERROVIAIRES DE LA FRONTIÈRE FRANCO - SARROISE EN 1960

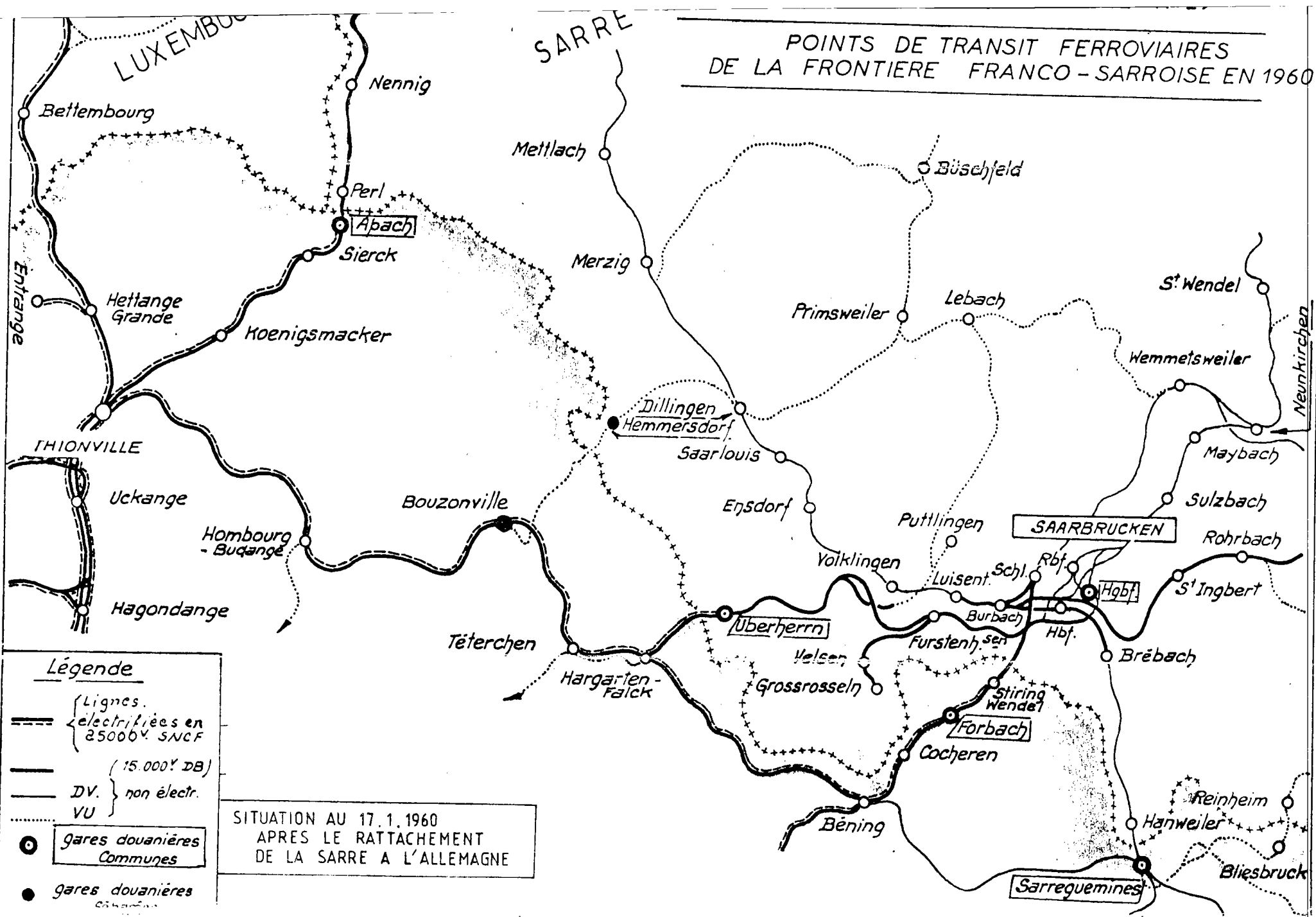
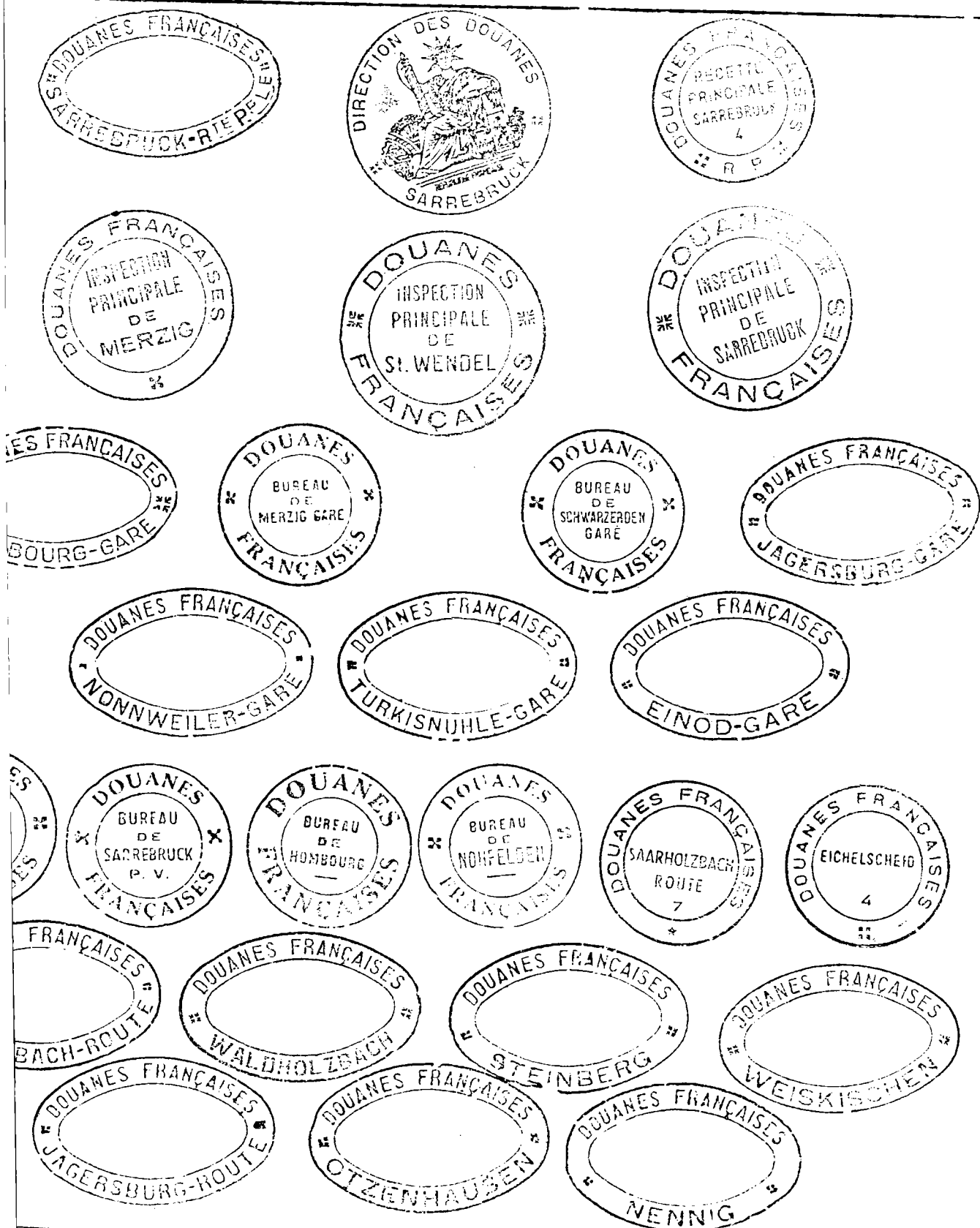


Figure n° 30

Les postes douaniers français de la frontière german-sarraise

de 1948 à 1959



DOUANES FRANÇAISES
JUIL 1959
HEIM 1

DOUANES FRANÇAISES
-3 JUIL 1959
KIRREBERG 1

LE BILAN FINANCIER DES CHEMINS DE FER SARROIS
(EN MILLIONS DE FRANCS)

EXERCICE	RECETTES		PART DES RECETTES MARCHANDISES	DEPENSES TOTALES	BILAN RECETTES/DEPENSES	
	TOTALES	DONT MARCHANDISES			+	-
1948	5.868	5.012	85,4 %	5.280	588	-
1949	8.893	7.468	83,9	8.951	-	58
1950	8.785	6.691	76,1	8.971	-	186
1951	10.952	8.970	81,9	12.048	-	1.096
1952	13.912	11.295	81,1	16.326	-	2.413
1953	14.314	10.885	76,0	17.543	-	3.229
1954	14.124	10.436	73,9	18.026	-	3.902
1955	14.460	10.700	74,0	18.948	-	4.488
1956	14.236	10.281	72,2	21.397	-	7.161
1957	14.784	10.408	70,4	22.284	-	7.500
1958	15.981	10.625	66,4	25.238	-	9.257

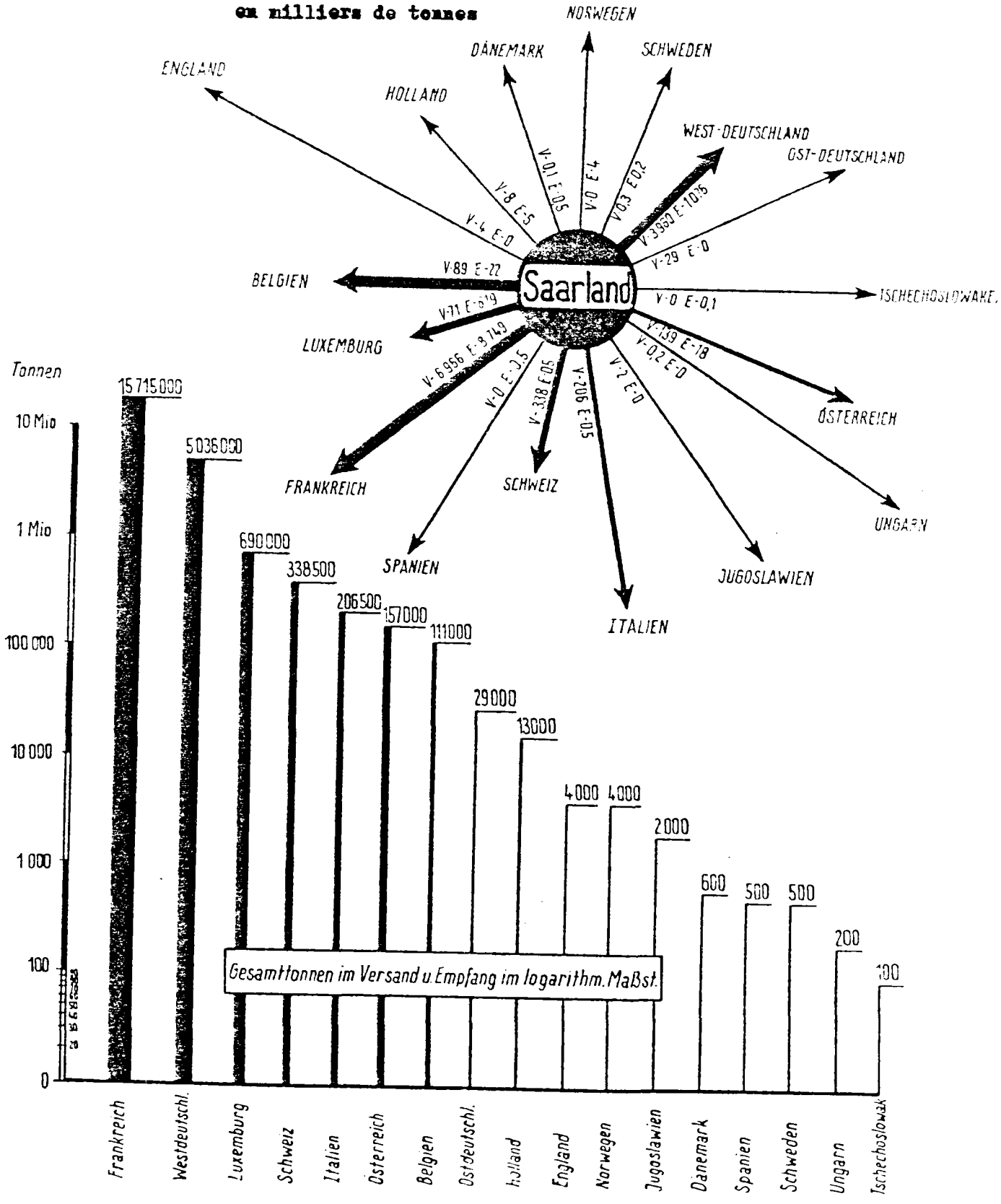
SOURCE : SAARLANDISCHE EISENBAHNEN — RAPPORTS ANNUELS

Verkehrliche Bedeutung des Saarlandes

Internationaler Güterverkehr der EdS

(Versand (V) und Empfang (E) im Jahre 1953 in 1000 Tonnen)

(expéditions (V) et arrivages (E) de l'année 1953 en milliers de tonnes)



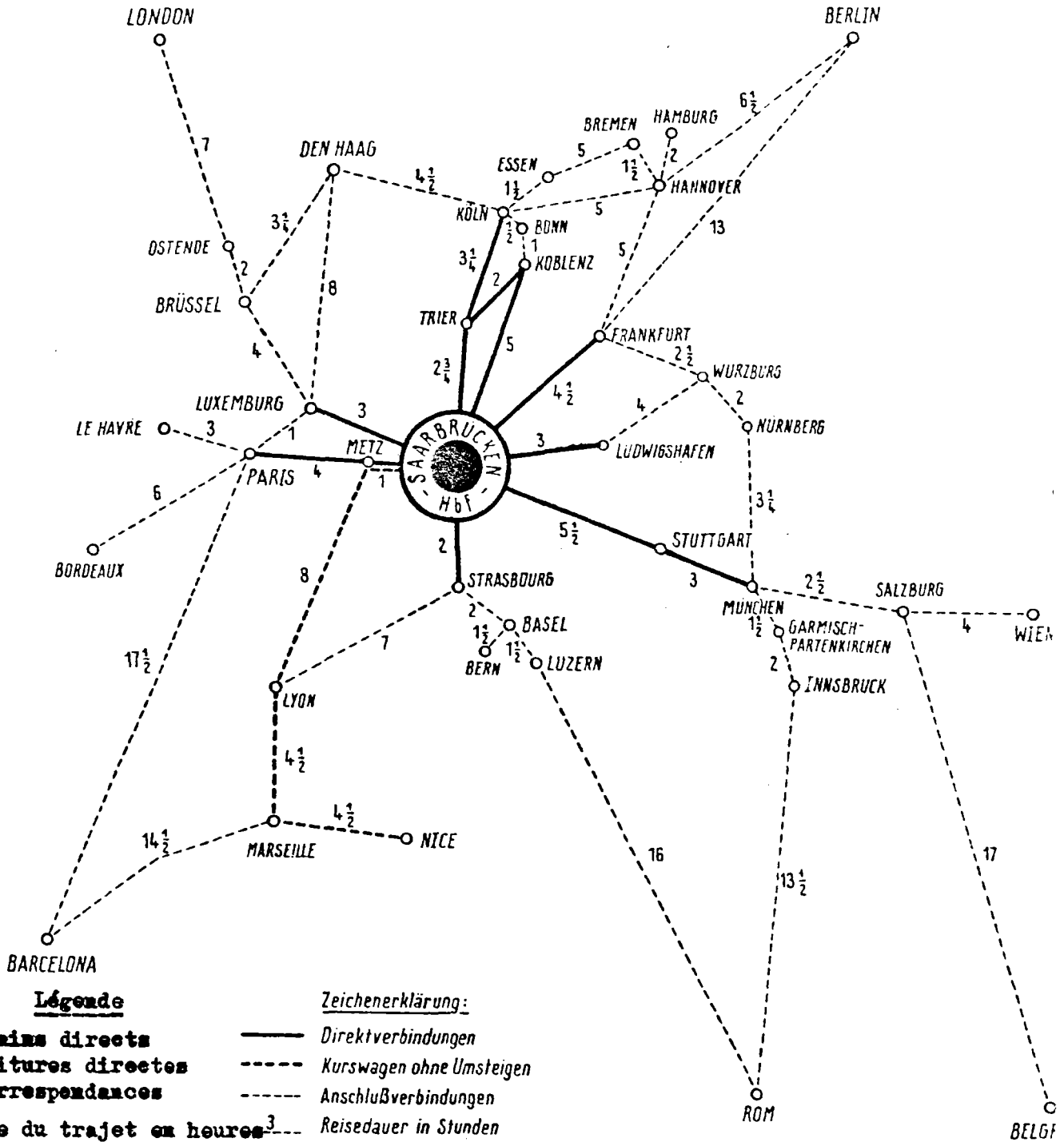
Source : chemins de fer de la Sarre (EdS)

rapport annuel exercice 1953

Figure n° 33

Transports en Sarre

Les relations ferroviaires voyageurs à grande distance
 Verkehrliche Bedeutung des Saarlandes
 Eisenbahnfernverbindungen im Reiseverkehr



SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

I - TEXTES DIPLOMATIQUES

- . Convention générale entre la France et la Sarre du 3 Mars 1950.
- . Convention entre la France et la Sarre relative à l'exploitation des mines de la Sarre du 3 Mars 1950.
- . Convention relative à l'application de l'union économique de la France et de la Sarre du 3 Mars 1950.
- . Convention entre la France et la Sarre relative à l'exploitation des chemins de fer de la Sarre du 3 Mars 1950.
- . Traité entre la République Fédérale d'Allemagne et la République Française sur le règlement de la question sarroise du 27 Octobre 1956.
- . Convention entre la République Française et la République Fédérale d'Allemagne relative aux bureaux de contrôles nationaux juxtaposés et aux gares communes ou d'échange à la frontière franco-allemande du 18 Avril 1958, et son arrangement complémentaire du 6 Mars 1962.

II - PUBLICATIONS OFFICIELLES

FRANCE

- Chambre de Commerce et d'Industrie de la Moselle (CCI - METZ)
 - . Compte rendu des travaux années 1945 à 1960.
(dans chaque rapport annuel de la CCI un chapitre particulier est consacré aux rapports économiques entre la France et la Sarre).
- Chambre Syndicale de la Sidérurgie Française - PARIS
 - . Bulletins statistiques mensuels.
- INSEE
 - . L'économie de la Sarre - 1947 - 147 pages.
- Journal officiel de la République Française
 - . Décret n° 57-22 du 7 Janvier 1957 portant publication des Conventions internationales Sarre - Moselle - Rhin signées à Luxembourg le 27 Octobre 1956.
- Conseil de l'Europe - STRASBOURG
 - . *Le statut futur de la Sarre* - rapport de Monsieur Van der Goes van Naters, 1954.

- Organisation Européenne de Coopération Economique (OECE) PARIS
 - . Rapport final de l'Union Européenne de Paiements - Octobre 1959
89 pages.

ALLEMAGNE

- Gouvernement de la Sarre
 - . Memorandum der Regierung des Saarlandes an die Bundesregierung über die besondere wirtschaftliche Lage des Saarlandes (Saarbrücken 13. Nov. 1957).

- Deutsches Büro für Friedensfragen (STUTTGART)
 - . Materialien zur Saarfrage - 1949 - 38 pages.

- Industrie und Handelskammer des Saarlandes (IHK Saarbrücken)
 - . Nachrichtendienst der IHK des Saarlandes (Bulletins mensuels années 1945 à 1948).
 - . Tätigkeits = und Lagebericht der Industrie - und Handelskammer des Saarlandes für das Jahr rapports annuels des exercices 1949 à 1963.

- Statistisches Amt des Saarlandes (Saarbrücken)
 - . Saarländische Bevölkerungs = und Wirtschaftszahlen
Rapports économiques annuels des exercices 1949 à 1963.
 - . Statistisches Handbuch des Saarlandes 1948 - 1950 - 1953 - 1956
1960 - 1963 - 1976.

- Deutsche Bundesbahn - DB
 - . Bahnstatistik der saarländischen Eisenbahnen.
 - . Jahresberichte der Südwestdeutschen Eisenbahnen.
1945 - 1946
1947 - 1948
 - . Jahresberichte der saarländischen Eisenbahnen SEB
exercices 1948 à 1950.
 - . Jahresberichte der Eisenbahnen des Saarlandes EdS
exercices 1951 à 1956.
 - . Jahresergebnisse der Bundesbahndirektion Saarbrücken
exercices 1957 à 1962.

III - RAPPORTS ECONOMIQUES

FRANCE

- Union Internationale des Chemins de Fer (PARIS)
 - . Bulletins mensuels des exercices 1946 à 1960.

- Haut Commissariat de France en Sarre
 - . Note sur le commerce extérieur de la Sarre depuis le rattachement économique (Janvier 1950).
 - . Note sur la situation budgétaire de la Sarre (Janvier 1948).
 - . Comparaison des charges fiscales en Sarre et en France (Janvier 1950)
 - . Note sur le rattachement économique de la Sarre du point de vue des réparations allemandes (Février 1949).
 - . Reconstruction économique de la Sarre Septembre 1945 - Décembre 1947 (Saarbrücken - Janvier 1948) 60 pages.
 - . Intérêt pour la France du rattachement économique de la Sarre Note documentaire du 21.1.1950.
 - . Renaissance de la Sarre - Septembre 1947 - 75 pages.

- Chambre de Commerce et d'Industrie de la Moselle (CCI METZ)
 - . Les relations économiques avec la Sarre - Mémoire Juillet 1946.

- Centre National du Commerce Extérieur - PARIS
 - . La Sarre - Mémento commercial - Décembre 1957 - 99 pages.

- Crédit Lyonnais - PARIS
 - . Rapports annuels du Conseil d'administration, exercices 1948 à 1959.

- CAPEM - METZ
 - . Infrastructures et développement industriel en Sarre (1972).

ALLEMAGNE

- Deutsches Industrie-Institut
 - . Die Behandlung des deutschen Wirtschaftsvermögens im Saargebiet seit 1945.

- Landesbank und Girozentrale SAAR
 - . Ein Rückblick auf wirtschaftliche Probleme und Entwicklungen des Saarlandes vor und nach der wirtschaftlichen Rückgliederung Saarbrücken 1964 - 182 pages.
 - . Der Zollfreie Warenverkehr zwischen dem Saarland und Frankreich 1959 - 16 pages.

- Industrie und Handelskammer des Saarlandes (IHK Saarbrücken)
 - . Wie sieht die Saarwirtschaft die Auswirkungen des Saarstatuts vom 23.10.1954 auf die Wirtschaft an - 1954 -
 - . Saarwirtschaft und Europäisierung des Saarlandes 1954 - 131 pages.
 - . Zahlungsverkehr für Grenzgänger - Nachrichtendienst 1/1948.
 - . Das französische und deutsche Wirtschaftssystem aus der Sicht der Saarwirtschaft - April 1960.
 - . 100 Jahre IHK des Saarlandes (Saarbrücken 1963).
 - . Statistische Dokumentation 1960/1974.
 - . Wirtschaft zwischen den Grenzen - 1963 - 239 pages.
 - . Die Liberalisierung des französischen Aussenhandels - 1950.
 - . Die Lebenshaltung im Saarland.

- Deutsche Bundesbahn
 - . Die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland 1949 - 1961 Ein Bericht des Bundesministers für Verkehr (Bonn 1962).
 - . Die Saarbrücker Eisenbahnverwaltung im Wandel der Zeit 1847 - 1957. Bundesbahndirektion Saarbrücken, Oktober 1959.
 - . Jahresbericht 1945 - 1946 der deutschen Eisenbahnen in der französisch besetzten Zone. Verbindungsamt der deutschen Eisenbahnen - SPEYER 1946.
 - . Tarifpolitik der Eisenbahnen im Saarland - Saarbrücken 1962.
 - . Grenzverkehr der Bundesbahndirektion Saarbrücken - exercices 1961 et 1962.

- Mines de la Sarre
 - . Die Saargruben 1945 - 1957 - 12 Jahre französisch-saarländische Verwaltung.

- Universität Hamburg
 - . Das Saarland 1945 - 1956, 175 pages.
- Industrie und Handelskammer für die Pfalz
 - . Verbesserung der Verkehrswege zwischen dem Saargebiet und Süddeutschland
 - eine politische und wirtschaftliche Forderung (Ludwigshafen 1955)
 - 32 pages.
- Statistisches Amt des Saarlandes
 - . Der Aussenhandel des Saarlandes 1960 - 1966.
- Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung in Berlin - 1953
 - . Kaufkraftvergleich zwischen Westdeutschland und Frankreich (NICOLAS Marcel).
- Dresdner Bank
 - . Der Saarvertrag in seinen Auswirkungen auf den saarländischen Wirtschaftsverkehr mit Frankreich - Saarbrücken 1957 - 31 pages.

- REVUES ET BROCHURES

FRANCE

- Problèmes de la structure économique de la Sarre
 - . Service des publications des communautés européennes.
- Chambre de Commerce et d'Industrie de la Moselle 1815 - 1965.
- Moniteur du commerce international
 - . N° 35 Paris 1949
 - . N° 163 Paris 1975
- Les Houillères du Bassin de Lorraine - Saint Avold 1975
- Notes Documentaires et Etudes
 - . 1945/1948 Trois ans de présence française en Sarre
 - . 1957 - chronologie du problème sarrois depuis la guerre (N° 2267 du 2.3.57)

- La Vie du Rail PARIS
 - . N° 785 du 19.2.1961 : présentation commune de matériel bi-fréquence de la SNCF et de la DB.
 - . N° 786 du 26.2.1961 : nouvelles gares communes SNCF et DB du secteur sarrois de la frontière franco-allemande.

- Moniteur officiel du Commerce et de l'Industrie - PARIS
 - . N° 2091 du 25 Mars 1959 - La Sarre.

- Cahiers de la Fondation Nationale des Sciences Politiques
 - . Les relations internationales de l'Allemagne Occidentale - 200 pages Paris, 1956.

- Notes documentaires et études
 - . N° 506 du 8.1.1947 : le cordon de surveillance entre la Sarre et l'Allemagne.

- Le fait du Jour (PARIS)
 - . N° 34 du 31.12.1946.

- L'Economie (PARIS)
 - . N° 399 du 28 Mai 1953 : le Conseil sarrois du crédit.

- La Documentation française (PARIS)
 - . N° 1278 du 10 Mai 1948 - les compagnies françaises d'assurance en Sarre.
 - . N° 1634 du 26 Août 1949 - les recettes fiscales en Sarre.
 - . N° 1684 du 24 Octobre 1949 - problèmes alimentaires en Sarre.
 - . N° 1750 du 9 Janvier 1950 - les effets du cordon douanier germano-sarrois.
 - . N° 1850 du 5 Mai 1950 - bilan des échanges franco-sarrois.
 - . N° 2092 du 16 Septembre 1952 - les entreprises sarroises sous séquestre français.
 - . N° 2270 du 3 Mars 1957 - les accords de Luxembourg du 27.10.1956.

- Bulletin d'économie de la Société d'Etudes économiques et documentaires PARIS
 - . N° 160 du 14 Septembre 1957 - la France a-t-elle intérêt à perdre la Sarre ?
 - . N° du 25 Mars 1958 - les banques françaises en Sarre.

- Entreprise - PARIS
. N° du 17 Octobre 1955 - les sarrois ne gagneraient pas au change.
- Crédit Lyonnais - PARIS
. Un siècle d'économie française - Le Crédit Lyonnais 1863 - 1963
241 pages.

ALLEMAGNE

- Wirtschaftliches und Kulturelles Handbuch des Saarlandes
Hans REICHEL - Verlag - Saarbrücken 1956 - 376 pages.
- Die Saarwirtschaft Heute - Stand der Saarwirtschaft Anfang 1948
Industrie - Saarbrücken
- Europäische Akademie - Otzenhausen - 1971
. IRI Europäische Verkehrsstrukturen im Jahre 2000.
- Eisenbahn Technische Rundschau
. Heft 3 - Darmstadt 1961.
- Institut für Landeskunde des Saarlandes
. Die Entstehung der Saarländischen Eisenbahnen - Saarbrücken 1961
179 pages.
- Der Volkswirt - Heft n° 11 vom 12 März 1960
. Die Saarwirtschaft - Zwischenbilanz nach der Wiedervereinigung.

V - PRESSE

FRANCE

- *Le Républicain Lorrain*
 - . Enquête sur la Sarre - éditions du 15 Mai 1946 au 2 Juin 1946.
- *Le Monde*
 - . La Sarre, une Allemagne tournée vers la France n° 9234 du 22/23 Septembre 1974.
 - . Bilan de nos frais et produits en Sarre - n° du 8.2.1950.
 - . 5 Nouvelles conventions - n° du 16.5.1953.
- *Journal télévisé - Antenne 2*
 - . Emission du 10.1.1977 consacrée à Jean MONNET.

ALLEMAGNE

- *Deutsches Fernsehen - ARD*
 - . Emission du 30.8.1976.
Der Zankapfel, Schicksal der Saar zwischen Deutschland und Frankreich.

VI - DOCUMENTS TECHNIQUES

FRANCE

- *Société Nationale des Chemins de Fer Français - SNCF*
 - . Livret de la marche des trains - année 1952.
 - . Programme des trains complets (LTC) - année 1952.
 - . Livret d'affectation des trains du régime ordinaire - année 1952.
 - . Livret d'affectation des trains du régime accéléré - année 1952.
 - . Indicateur Horaires des trains de voyageurs - CHAIX années 1945 à 1962.

VII - BIBLIOGRAPHIE SELECTIVE

- BOSCH (Werner) Wirtschaftliche Struktur und Volkseinkommen des Saarlandes.
- BOSCH (Werner) Saargutachten - Mainz 1953, 2 volumes 151 et 86 pages
- BOSCH (Werner) Die Saarfrage (Heidelberg - 1954).
- de CARMOY (Guy) Les politiques étrangères de la France Paris 1967 - 519 pages.
- CHABOT (Jeannine) Les problèmes sarrois et lorrains en 1946, mémoire de maîtrise - Metz, 1970.
- DIRCKS DILLY (Jacques) La Sarre et son destin - Paris - 237 pages.
- DAUSSY (F.) Le rattachement du territoire de la Sarre à la France - Metz 1946.
- DIETRICH (Ed.) Das Saarland - Monographie - Saarbrücken 1957 206 pages.
- FREYMOND (Jacques) Etudes de cas de conflits internationaux La Sarre 1945 - 1955 - Université de Bruxelles, 1959.
- GERUM (Michel) L'héritage de l'union économique franco-sarroise Mémoire, 26 pages.
- GROSSER (Alfred) La 4e République et sa politique étrangère Paris 1967 - 439 pages.
- GRUTTER (Max) Randbemerkungen eines Schweizers Berne - 1956.
- HELLWIG (Fritz) Die wirtschaftliche Verflechtung des Saarindustrialbezirks mit seinen Nachbargebieten (Bonn - 1954).

- HEYER (Ernst) Das Saarland - Raum und Wirtschaft
Essen 1964 - 149 pages.
- HOPPSTÄDTER (Kurt) Die Entstehung der Saarländischen Eisenbahnen
Saarbrücken 1961 - 179 pages.
- KLEIN (Karl-Heinz) Erkenntnisse und Erfahrungen aus der Rückgliederung
des Saarlandes - Graz 1962 - 146 pages.
- MULLER (Robert) Le rattachement de la Sarre à la France
Thèse - Université de Strasbourg 1948 - 302 pages.
- RENOUVIN (P) et DUROSELLE (J.B.) Introduction à l'Histoire des relations inter-
nationales - Paris 1964 - 521 pages.
- SCHAEFFER (Eugène) Des problèmes de droit judiciaire que pose l'Union
économique franco-sarroise - Paris 1953 - 256 pages.
- SCHAEFFER (Patrick) L'Alsace et l'Allemagne de 1945 à 1949.
- SCHMITT (Robert) Saarpolitik - 3 volumes.
- SCHUSTER (Gerd) Betriebswirtschaftliche Betrachtungen zur Lage im
Saarländischen Steinkohlenbergbau - Saarbrücken 1952
2 volumes - 23 et 35 pages.
- SCHWARTZ-SZTERNBERG-ZERCHER La situation frontalière
Etude économique de deux régions frontalières, la
Sarre et la Lorraine.
Université de Nancy 1972.
- WEIDIG (Claus Elmar) Das saarländische Geld = und Kreditwesen bei der
Eingliederung des Saarlandes in die Bundesrepublik
Deutschland - Saarlouis 1962 - 127 pages.
- ZIMMER (E.) Die Saarbrücker Eisenbahnverwaltung im Wandel der
Zeit - Saarbrücken 1957 - 117 pages.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
PREMIERE PARTIE : LES DEBUTS DE L'UNION ECONOMIQUE FRANCO-SARROISE	5
CHAPITRE I : LA REPRISE DES ECHANGES ECONOMIQUES ENTRE LA FRANCE ET LA SARRE APRES 1945	6
I. <i>Les conditions économiques de l'occupation militaire</i>	6
Un objectif primordial : le relèvement de l'économie sarroise	
II. <i>Le développement progressif de l'industrie sarroise privilégiée les transactions avec la France</i>	8
1) Les ressources du sous-sol sarrois : la question charbon- nière	9
2) Une politique différenciée pour l'industrie sidérurgique .	11
3) Les activités secondaires : l'industrie de l'énergie	13
4) Agriculture et ravitaillement de la population sarroise ..	14
III. <i>La lente reconstitution de la trame des courants de transport</i>	18
1) Les transports, véhicule des échanges	18
2) La participation des différents modes de transport à l'écoulement du trafic des marchandises	19
3) Les déplacements de voyageurs entre la France et la Sarre.	24
CHAPITRE II : LA REALISATION DE L'UNION ECONOMIQUE FRANCO-SARROISE EN 1948	27
I. <i>Le concept de l'union économique</i>	27
II. <i>Les instruments des échanges</i>	28
1) Le cadre constitutionnel, la législation monétaire et les règles des changes	28
2) Les organes de contrôle	35
. Les conditions d'exécution des contrôles en période de gouvernement militaire	35
. Le report des contrôles nationaux aux confins germano- sarrois	39

III. Les conséquences de la réalisation de l'union économique	42
1) Les réactions des partenaires politiques	42
. Le concept "sécurité" de la position française	42
. Les revendications françaises	43
. La nature des arguments employés	44
2) Les prises de position des instances économiques	46
. en France	46
. en Sarre	48

CHAPITRE III : LE RÔLE IMPORTANT DES TRANSPORTS DANS LES ECHANGES
FRANCO-SARROIS 51

I. Régime juridique et politique tarifaire appliqués aux différents modes de transport	51
II. Les problèmes du réseau ferroviaire	53
1) Le régime juridique des chemins de fer sarrois	53
2) Le parc de matériel moteur et remorqué à disposition des chemins de fer de la Sarre	60
3) Les problèmes tarifaires et financiers des chemins de fer sarrois et leur influence sur les échanges avec la France.	63
III. Les autres moyens de transport : un rôle modeste	70

DEUXIEME PARTIE : LES RELATIONS ECONOMIQUES ENTRE LA FRANCE ET
LA SARRE DE 1948 A 1959 80

CHAPITRE IV : L'ESSOR DE LA SARRE A L'INTERIEUR DE LA SPHERE ECONOMIQUE FRANCAISE	82
I. L'adaptation de l'économie sarroise à la politique industrielle française	82
1) La production charbonnière	82
2) les autres industries	84
II. La crise entre l'Est et l'Ouest facteur de développement des économies du monde occidental	87
1) Les grandes décisions politiques de l'année 1949 et leurs conséquences	87
2) Les conventions franco-sarroises du 3 Mars 1950 et leur influence sur les échanges entre les deux partenaires	89

III. A la recherche d'une solidarité européenne : la Sarre et le Marché Commun	98
1) La dépression économique des années 1953/1954 obère les premiers résultats du fonctionnement du Marché commun	98
2) Le rejet en 1955 du statut européen proposé aux sarrois : un sursis pour l'union économique franco-sarroise	104
 CHAPITRE V : L'IMPORTANCE DES COURANTS D'ECHANGES FRANCO-SARROIS DANS LE COMMERCE EXTERIEUR DE LA SARRE	109
I. Les importations sarroises : une étroite dépendance du marché français	110
1) les effets du cordon douanier entre la Sarre et l'Allemagne	110
2) Les courants d'achats traditionnels indépendants des orientations politiques	112
II. Les exportations sarroises : une lutte constante pour la diversification des débouchés et la recherche de marchés situés hors de la zone franc	118
1) Le précédent créé par le traité de Versailles ne sera pas renouvelé en 1948	118
2) Les besoins de la reconstruction et la haute conjoncture économique des années 1950-1952 facilitent l'écoulement de la production sarroise	119
3) Le retour de l'Allemagne sur les marchés internationaux et les débuts de la CECA en 1953, facteurs de reclassements dans les débouchés de l'industrie sarroise	126
III. Les résultats du commerce extérieur sarrois : un apport à l'amélioration de la balance commerciale de la France	129
1) Les évolutions successives de la balance générale du commerce extérieur sarrois	129
2) Les excédents de la Sarre dans le commerce avec les pays de la zone devises	135
IV. Le bilan du commerce extérieur sarrois, reflet des orientations politiques françaises	136
 CHAPITRE VI : LA CONSOLIDATION DES ECHANGES FRANCO-SARROIS DE 1948 A 1956	140
I. Les ventes sarroises en France : les contraintes d'une économie sous tutelle	142
1) L'évolution des échanges d'un régime d'occupation vers des relations commerciales normalisées	142

2) A partir de 1952 l'apparition des nouvelles sources énergétiques et la modernisation de l'appareil industriel français, sources de tensions dans les relations franco-sarroises	146
II. <i>Les ventes françaises en Sarre : un débouché intéressant pour les exportations françaises</i>	154
1) Une structure différente de celle des ventes sarroises en France	155
2) L'importance du poste des biens de consommation dans les ventes françaises en Sarre	161
. Les achats du commerce de gros sarrois	161
. Les produits agro-alimentaires	163
III. <i>Les relations financières entre la France et la Sarre</i>	165
IV. <i>Bilan des échanges franco-sarrois : un succès pour les deux partenaires de l'union économique</i>	169
 CHAPITRE VII : LE VOLUME DES TRANSPORTS ET LES VOIES D'ÉCOULEMENT DU TRAFIC FRANCO-SARROIS DE 1948 À 1959.....	173
I. <i>Le trafic ferroviaire voyageurs : une amélioration continue des relations entre la France et la Sarre</i>	173
II. <i>Trafic marchandises : l'importance du chemin de fer pour l'économie sarroise</i>	176
1) Situation géographique, communications et frais de transport	176
2) Le volume des transports assuré avec les différents partenaires, reflet des débouchés de l'économie sarroise	177
. Importations françaises en Sarre	178
. Exportations sarroises vers la France	180
. Le trafic échangé avec l'Allemagne	183
. Les marchandises en transit via les lignes de la Sarre .	184
3) Les voies d'écoulement du trafic ferroviaire entre la France et la Sarre	186
III. <i>Les autres modes de transport utilisés pour l'acheminement des marchandises entre la France et la Sarre</i>	189
1) La route, un champ d'application bien limité	189
2) La Sarre canalisée et son prolongement le canal des Houillères, une voie d'eau de faible capacité	191

CHAPITRE VIII : LES ECHANGES FRANCO-SARROIS DURANT LA PERIODE TRANSITOIRE	196
I. <i>Les objectifs de la période transitoire : faciliter le retour progressif de la Sarre dans la sphère économique allemande ..</i>	198
II. <i>L'attente du rattachement à l'Allemagne et les difficultés politiques et monétaires françaises pèsent sur l'évolution de l'économie sarroise</i>	200
III. <i>La recherche d'une nouvelle orientation des courants d'échange du commerce extérieur sarrois : un échec</i>	204
1) <i>les ventes sarroises en France continuent de croître</i>	204
2) <i>A l'abri du cordon douanier, les exportations françaises en Sarre maintiennent leur prépondérance</i>	209
3) <i>Les résultats du commerce extérieur de la Sarre de 1957 à 1959 : malgré l'instauration progressive du marché commun et l'établissement d'un régime privilégié pour les relations entre la Sarre et l'Allemagne l'attraction du marché français demeure entière</i>	211
IV. <i>Le bilan de la période transitoire : une déception pour ses initiateurs</i>	215
BILAN DE LA PERIODE 1948 - 1959 : UN SUCCES POUR L'UNION ECONOMIQUE ..	218

TROISIEME PARTIE : LA SARRE FAIT RETOUR A L'ALLEMAGNE :
CONSEQUENCES SUR LES ECHANGES AVEC LA FRANCE 221

CHAPITRE IX : LA REALISATION DU RATTACHEMENT ET LE FONCTIONNEMENT DES DISPOSITIFS MIS EN PLACE PAR LE TRAITE FRANCO-ALLEMAND DE 1956	222
I. <i>La liquidation de l'union économique franco-sarroise</i>	223
1) <i>Les conceptions du rattachement économique</i>	223
2) <i>La réalisation du rattachement : ses étapes et sa technique</i>	227
. <i>Le choix de la date</i>	227
. <i>La définition du taux de change</i>	228
. <i>Les opérations de change</i>	229
II. <i>L'organisation des échanges sur le secteur sarrois de la nouvelle frontière franco-allemande</i>	230
1) <i>Les bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et les gares communes : une conception moderne des contrôles reposant sur la confiance réciproque des deux administrations douanières</i>	231

2) Les problèmes réglementaires et tarifaires nés du rattachement de la Sarre à l'Allemagne	235
. La tarification ferroviaire	235
. Les perspectives de la navigation fluviale	239
. Le contingentement du trafic routier	241

CHAPITRE X : L'INFLECHISSEMENT DES COURANTS D'ECHANGE FRANCO-SARROIS
APRES LE RATTACHEMENT

244

I. Les conditions d'utilisation des contingents tarifaires admis en franchise des droits de douane

245

1) Une utilisation incomplète dans les deux sens des échanges 245

2) Les causes de cette désaffectation

247

II. Les échanges franco-sarrois après le rattachement de la Sarre à l'Allemagne : des modifications sensibles en volume et en structure

249

1) Les ventes françaises en Sarre

251

2) Les ventes sarroises en France

255

III. L'écoulement du trafic à la nouvelle frontière franco-sarroise 259

1) La baisse des tonnages transportés confirme le tassement des échanges

260

2) La modernisation de l'infrastructure ferroviaire : une amélioration de la qualité des échanges

266

IV. Les résultats du commerce franco-sarrois après la réintégration de la Sarre dans l'appareil économique allemand

271

APRES LE RATTACHEMENT A L'ALLEMAGNE ET LE REGLEMENT DU CONTENTIEUX SARROIS : ESQUISSE D'UN BILAN DES ECHANGES ECONOMIQUES ENTRE LA FRANCE ET LA SARRE

274

CONCLUSION

279

ANNEXE

LA POLITIQUE FRANCAISE EN SARRE APRES LA GUERRE : 1945 - 1947, L'ERE DES INCERTITUDES

288

I. Les revendications françaises sur la Sarre en 1945

289

1) Les raisons de la politique française

289

2) L'expression de la politique française

291

II. <i>Le rattachement de la Sarre à la France</i>	294
1) <i>Les démarches françaises</i>	294
2) <i>Les différentes étapes du rattachement</i>	296
 TABLE DES FIGURES	 300
 SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE	 335
I. <i>Textes diplomatiques</i>	335
II. <i>Publications officielles</i>	335
III. <i>Rapports économiques</i>	337
IV. <i>Revue et brochures</i>	339
V. <i>Presse</i>	342
VI. <i>Documents techniques</i>	342
VII. <i>Bibliographie sélective</i>	343
 TABLE DES MATIERES	 345