

# Certains aspects du démontage en Allemagne

Autor(en): **Rauss, Jacques**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales**

Band (Jahr): **8 (1950)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-133314>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

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

## Certains aspects du démontage en Allemagne

par JACQUES RAUSS,

*licencié ès sciences économiques et commerciales,  
attaché au service économique de la Metallgesellschaft A.G. à Francfort*

### I. INTRODUCTION

Bien avant la fin de la guerre, les Alliés<sup>1</sup> et les Russes s'étaient préoccupés du sort de l'Allemagne et avaient tracé les grandes lignes de sa future organisation politique et économique. Le principe des réparations avait déjà été établi à Yalta, et cette question, à laquelle le problème du démontage se trouve intimement lié, devait être reprise et précisée plus tard par les Trois Grands à Potsdam.

Il convient avant tout de souligner qu'en étudiant le problème du démontage on se trouve en présence, d'une part, de plans et projets précis et, d'autre part, en face de faits qui souvent sont en contradiction directe avec ces mêmes plans. Dans la plupart des cas, les démontages ont été poursuivis sans méthode bien définie, alors que tout avait été prévu pour que les opérations se déroulent suivant un programme déterminé.

Après les hostilités, les belligérants et les pays qui avaient subi l'occupation ont dressé la liste impressionnante de leurs dommages de guerre. On apprend ainsi que la Russie a avancé le chiffre de 485 milliards de dollars et que, pour l'ensemble des autres pays (sauf la France dont le bilan n'avait pas été communiqué), la somme totale atteint 300 milliards. Trois ans après la guerre, soit en septembre 1948, le total des prestations allemandes fournies à titre de réparations se montait à 71,1 milliards de dollars. (*Frankfurter Rundschau* du 20 septembre 1948.) Il est évident que l'Allemagne ne saurait dédommager les quelque vingt pays qui prétendent à des réparations, et le fait qu'elle serait en somme toujours débitrice de ses vainqueurs a fourni aux Alliés un argument qu'ils n'ont pas manqué de faire valoir pour poursuivre leur politique de démontage.

La Convention de La Haye de 1907, qui interdit la saisie de propriétés privées à moins que le vaincu n'y consente dans un traité de paix, a été évoquée de côté et d'autre. Cependant les Allemands eux-mêmes ne s'y sont guère appuyés ; on ne peut nier, en effet, qu'au cours de ces quarante dernières années même les propriétés privées ont joué un rôle important comme

---

<sup>1</sup> L'expression « Alliés » employée au cours du texte ne se rapporte en général qu'aux Anglais et aux Américains. Dans un ou deux cas particuliers, elle comprend l'ensemble des pays de l'Ouest intéressés aux réparations.

potentiel de guerre, ce dont on n'avait pas tenu compte à La Haye ; en outre, les Allemands ont créé un précédent en emportant plusieurs installations, notamment de Belgique et de Hollande. (*Frankfurter Rundschau* du 20 septembre 1948. — Article du Dr H. Heinrich.)

Le côté juridique du démontage n'a donc pas soulevé de grandes polémiques ; il n'en est pas de même du point de vue économique, où les opinions s'affrontèrent et s'affrontent encore ; ces divergences de vues seront examinées plus loin. Il suffit pour l'instant d'avoir à l'esprit que le but de la politique alliée est de détruire le potentiel de guerre allemand et de maintenir la capacité de l'industrie à un niveau tel qu'il permette à l'Allemagne d'avoir un standard de vie déterminé et de pouvoir se suffire sans aide étrangère. Ce but doit être atteint par le démontage total ou partiel de certaines installations industrielles qui seront livrées comme réparations.

Ce programme fut énoncé à Yalta, établi par écrit à Potsdam et exécuté grâce aux deux plans industriels de 1946 et 1947.

## II. ACCORDS ET RÉOLUTIONS

1. *Accord de Potsdam.* — La Conférence de Potsdam a eu lieu en juillet-août 1945 ; elle réunissait les Trois Grands et leurs ministres des affaires étrangères ; ils y posèrent les principes d'une nouvelle économie allemande, sur la base desquels fut établi le premier plan industriel de mars 1946.

Sous le titre : « Principes économiques », l'accord prévoit les mesures suivantes :

- La production d'armes, de munition et appareils de guerre, ainsi que la construction d'avions et de vaisseaux sera empêchée. La production de métaux, de produits chimiques et de machines qui sont indispensables à une industrie de guerre sera étroitement surveillée et réduite aux besoins d'une économie de paix.
- L'économie allemande doit être décentralisée dans le plus bref délai, afin que l'excessive concentration actuelle de la puissance économique, réalisée par les cartels, les trusts et autres organisations de monopole, soit éliminée.
- L'accent sera mis sur le développement de l'économie rurale et des industries de paix.
- Pendant l'occupation, l'Allemagne sera considérée comme une entité économique.
- L'économie allemande sera soumise au contrôle allié dans les cas suivants :
  - a) pour l'exécution du programme du déséquipement industriel et de la démilitarisation ;
  - b) pour la production industrielle et dans toute transaction économique et financière de caractère international, y compris les importations et les exportations, avec le but d'éviter le développement d'un potentiel de guerre.
- L'enlèvement des installations des grosses industries doit commencer aussitôt que possible et se terminer dans un délai de deux ans.

— Il appartient à la commission de contrôle d'établir l'étendue et le genre des installations qui ne sont pas nécessaires à l'économie de paix de l'Allemagne et qui, par conséquent, entrent en considération pour les réparations. Elle se basera pour cela sur les principes énoncés par la Commission alliée des réparations, sous réserve de l'approbation définitive des commandants des zones respectives où se trouvent les fabriques désignées <sup>1</sup>.

2. *Premier plan des réparations (ou plan industriel) de mars 1946.* — Les principes qui dominent le plan des réparations et l'établissement de l'économie allemande d'après-guerre sont les suivants, selon les résolutions de la Conférence de Berlin :

- a) destruction du potentiel de guerre allemand et désarmement industriel de l'Allemagne ;
- b) paiement de réparations aux pays qui ont souffert de l'agression allemande ;
- c) développement de l'agriculture et d'une économie de paix ;
- d) maintien d'un niveau de vie en Allemagne dont la moyenne soit égale à celle des pays européens, exception faite du Royaume-Uni et de l'U. R. S. S. ;
- e) laisser à l'Allemagne les moyens d'existence suffisants pour qu'elle puisse vivre sans aide extérieure et ceci après paiement des réparations.

Le plan a été élaboré en tenant compte des éléments suivants :

- 1. population actuelle de l'Allemagne : 66,5 millions ;
- 2. l'Allemagne est considérée comme un tout économique ;
- 3. les exportations allemandes ont accès aux marchés étrangers.

*Industries interdites.* — Dans le but de détruire le potentiel de guerre allemand, la production d'armes de guerre, d'équipements militaires, d'avions, de navires de toutes sortes, est interdite.

Le financement pour l'établissement d'entreprises appartenant aux branches suivantes doit être empêché :

- a) benzine, huile, gomme et ammoniac synthétiques ;
- b) machines et tracteurs lourds ;
- c) aluminium brut, magnésium, scories Thomas, matières radioactives, etc. ;
- d) appareillages électriques.

Pour la satisfaction des besoins internes, cette mesure ne touchera pas les points a) et b) jusqu'au moment où le pays sera à même d'en payer les importations.

*Industries dont la production sera réduite*

*Acier.* — La capacité de production des industries qui seront maintenues ne dépassera pas 7,5 millions de tonnes par an. (Production d'avant-guerre : 19,2 millions de tonnes.)

<sup>1</sup> *Dokumente und Berichte des Europa-Archivs, Oberursel, Band 6.*



*Métaux divers.* — La consommation annuelle, exportations comprises, a été fixée aux quantités suivantes :

cuivre	140.000 tonnes	(avant-guerre	292.000 tonnes)
zinc	135.000 »	» »	225.000 »
plomb	120.000 »	» »	223.000 »
étain	8.000 »	» »	10.000 »
nickel	1.750 »	» »	9.500 »

*Industries chimiques.* — Les industries chimiques pour la production du carbure de calcium, des phosphates, de l'acide sulfurique, du chlore, seront maintenues à 40 % de la production de 1936. Pour les produits pharmaceutiques et les colorants, la production est fixée à 80 % de celle de 1936.

#### *Industries des machines*

1. équipements d'ateliers et bâtiments : 11,4 % (1938 = 100 %) ;
2. installations métallurgiques, équipements miniers, grues, moteurs, compresseurs, etc. : 31 % ;
3. machines textiles et de l'industrie alimentaire : 50 % ;
4. industries électriques : 45 % ;
5. transports : camions : 40.000 par an (1938 : 59.000) ;  
autos : 40.000 par an (1938 : 245.000) ;  
motos : 10.000 par an ;  
locomotives : il faut reconstituer un parc de 15.000 machines ;  
wagons marchandises : 30.000 ;  
wagons voyageurs : 1.350.

*Economie agricole.* — Dans le but d'un développement agricole maximum, la production annuelle de 10.000 tracteurs légers est prévue. La capacité de production de l'équipement agricole est laissée, en général, à 80 % de l'année 1938.

*Optique et instruments de précision.* — La valeur totale de la production est fixée à 340 millions de Marks (valeur de 1938) — (production d'avant-guerre = 491 millions de Marks).

*Mines.* — Pour autant que le Conseil de contrôle n'en décide pas autrement, la production de charbon doit être poussée dans la mesure où les installations et les transports le permettent. Un minimum de 155 millions de tonnes est prévu. (1938 : 208 millions de tonnes.)

*Energie électrique.* — 9 millions de kW. (1938 : 15,2.)

Le résultat escompté du plan est une diminution de la capacité industrielle de 50 à 55 % sur celle d'avant-guerre. Il est clair qu'étant donné les dommages de guerre subis par les industries en question leur production se trouvera, dans certains cas, augmentée par l'application du plan, alors que dans d'autres elle sera diminuée. (*Berliner Zeitung* et *Europa Archiv.*)

Le 2 décembre 1946, des délégués anglais et américains se réunissent à Washington afin de poser les bases d'une unification économique des deux zones ; la Bizone est créée le 1<sup>er</sup> janvier 1947.

Quelques mois plus tard, les Anglais et les Américains envisagent l'établissement de nouvelles normes industrielles, pour lesquelles ils s'inspirent des idées déjà émises en mars 1947 dans le Plan Bevin.

3. *Deuxième plan industriel ou plan industriel révisé pour les zones américaine et anglaise du 26 août 1947.* — Dans le préambule, les Alliés déclarent : L'expérience a prouvé la nécessité de réviser le premier plan, qui avait été établi selon des prévisions qui ne se sont pas réalisées. En effet, ni les zones de l'ouest, ni le pays pris dans son ensemble ne pouvaient rétablir leur santé économique sur la base du plan précédent qui, en outre, ne permettait pas à l'Allemagne d'apporter sa part au rétablissement de l'Europe.

Les Alliés ajoutent que la présente révision n'exclut pas la considération d'un plan pour toute l'Allemagne et ils précisent même qu'ils ont tenu compte d'une telle éventualité.

*Considérations générales.* — La capacité industrielle, d'après le plan de 1946, devait se monter à 55 % de celle de 1938 et à 70-75 % de celle de 1936. Le nouveau plan vise à atteindre une capacité qui soit environ celle de 1936, année qui n'a pas bénéficié d'une conjoncture particulièrement favorable et qui n'appartient pas non plus à une période de dépression.

L'ancien plan prévoyait un abaissement important de la production pour les industries des métaux, des machines et des industries chimiques, dont le démontage partiel devait fournir la plus grande partie des réparations. Il est impossible d'assurer, dans la bizone, une économie qui puisse se suffire, sans augmenter les quantités produites. La différence principale entre le premier et le deuxième plan tient aux industries de réparations ; le premier plan prévoyait un niveau maximum qui, dans certains cas, ne correspondait pas à la réalité. Le deuxième plan tient compte des besoins intérieurs, du commerce interne et de l'exportation. C'est ainsi que la production de l'acier et de ses produits finis doit être suffisante pour la satisfaction des besoins et pour permettre les transactions qui fourniront aux zones les produits vitaux qui leur sont nécessaires.

*Tableau des quantités comparatives*

Industries	1 <sup>er</sup> plan	2 <sup>e</sup> plan	capacité après-guerre	capacité avant-guerre
	tonnes	tonnes	tonnes	tonnes
acier . . . . .	7 500 000	10 700 000	19 200 000	19 200 000
cuiivre . . . . .	140 000	128 000	134 000	292 000
zinc . . . . .	135 000	186 000	180 000	225 000
plomb . . . . .	120 000	141 000	141 000	223 000
	Millions R.M.	Millions R.M.	Millions R.M.	Millions R.M.
Machines lourdes . . . . .	432	500	775	1394
outillage . . . . .	1145	916	1195	2291
produits chimiques . . . . .	1478	2271	4194	2325

La conférence de Londres, qui se termina brusquement en décembre 1947, marque la fin d'une étape concernant les problèmes allemands et, depuis lors, les forces occupantes ont poursuivi leur politique propre, consacrant ainsi l'illusion nourrie à Potsdam de traiter l'Allemagne en tant qu'unité économique et politique.

4. *Accord de Petersberg.* — Le dernier accord en date est celui de Petersberg, du 24 novembre 1949, qui porte également le nom de Protocole de Bonn.

A la suite des lettres que M. Adenauer a adressées aux hauts commissaires des trois zones occidentales, ceux-ci ont été autorisés à discuter avec le Chancelier la question du démantèlement en vue de parvenir à une solution définitive. La haute commission a accepté les modifications suivantes :

a) 11 usines d'essence et de caoutchouc synthétiques seront rayées de la liste de 1947 des réparations et leur démontage cessera immédiatement ;

b) 7 aciéries seront également épargnées ;

c) les travaux de démontage de l'usine I. G. Farben de Ludwigshafen seront arrêtés, à l'exception de l'équipement employé à la production de l'ammoniac et du méthanol synthétique.

d) atténuations des restrictions touchant les constructions navales.

### III. DÉMONTAGES

*Généralités et exemples.* — Pour assurer la distribution du matériel démonté, les Alliés ont créé à Bruxelles la Commission interalliée des réparations, chargée de répartir les installations et outillages selon un accord passé à Paris en décembre 1945 entre les pays bénéficiaires. Chaque pays a droit à un certain pourcentage du compte de réparation, tenu à jour par la commission, et auquel sont inscrites les livraisons effectuées. (*Neue Westfälische Zeitung* du 28 décembre 1945.)

Les premières entreprises soumises au démontage ont été désignées dès la fin de la conférence de Potsdam, donc avant le premier plan industriel. En décembre 1945, la Commission de contrôle dresse la première liste de trente industries qui seront livrées aux Alliés comme réparation ; huit d'entre elles sont pour la Russie et la Pologne, tandis que vingt-deux seront réparties entre les autres nations. Parmi ces industries figurent :

	capital
Hüttenwerke Friedrich Krupp, Essen .....	RM. 27.500.000
Kugel-Fischer-Werke, Schweinfurt .....	RM. 25.000.000
BMW n° 1, Flugzeugteile, München .....	RM. 10.600.000
Blohm & Voss, chantiers navals, Hamburg .....	RM. 20.500.000

La plupart des entreprises désignées sont dans la zone américaine, onze sont situées dans la zone britannique et une seule en zone française. Elles représentent une valeur totale d'environ 232 millions de RM. (*Hamburger Presse* du 12 décembre 1945.)

La première livraison hors de la zone américaine est signalée au début de décembre 1945 ; il s'agit de 500 tonnes de machines à destination de la Hollande. (*Main Echo* du 8 décembre 1945.)

Les forces d'occupation ont fait exécuter les démontages par des entreprises allemandes de démolition qui existaient déjà avant la guerre ; souvent aussi ce sont les ouvriers des usines en démolition qui ont procédé aux opérations. Toutes les exploitations désignées n'ont pas forcément été entièrement démontées ; beaucoup, comme le prévoyait l'accord de Potsdam, ne l'ont été que partiellement ; d'autres, par contre, furent anéanties. C'est ainsi qu'on a fait sauter les installations de la Dynamit AG., une des fabriques de I. G. Farben, après avoir fait subir le même sort au stock de 500 tonnes de matières explosives. L'outillage pouvant servir à une industrie de paix avait été précédemment mis en sécurité. (*Die Neue Zeitung* du 15 novembre 1945.)

Les démontages ont pris quelquefois la forme de simples restitutions ; un laminoir hollandais, emporté par les Allemands en 1943, fut rendu au pays d'origine après avoir fonctionné trois ans en Allemagne. (*Neue Hamburger Presse* du 30 janvier 1946.)

En juillet 1946, la Commission des réparations, à Bruxelles, donne connaissance de la répartition d'installations industrielles allemandes telle qu'elle se trouve inscrite aux comptes de réparation de onze pays :

1. Angleterre : machines pour la fabrication de briques et machines pour l'industrie de l'acier et du fer.

2. France : outillage et machines d'une fonderie à Oberkassel et installation souterraine d'une centrale.

3. Yougoslavie : machinerie lourde pour réparation de bateaux.

4. Belgique : l'installation de la fabrique Böhner & Köhle.

Suivent l'Autriche, la Grèce, l'Albanie, la Norvège, l'Australie, etc., auxquelles sont attribués des outillages divers.

La Commission annonce que cette livraison représente la première étape pratique vers la restriction du potentiel de guerre allemand et la contribution au rétablissement de l'économie des pays qui ont souffert de la guerre. (*Mainzer Anzeiger* du 27 juillet 1946.)

Le gouvernement des pays bénéficiaires se charge de la vente des installations de provenance allemande. En Angleterre, suivant une communication du « Board of Trade », machines et outillages ne sont vendus qu'à des entreprises qui les utiliseront elles-mêmes. Les prix sont fixés d'après les prix du marché interne. Le *Financial Times* du 11 janvier 1948 signale que l'équipement complet d'une fabrique de machines outils a été transféré en Angleterre. Toute l'installation a été acquise par la B. S. A. Tools, dont le directeur a déclaré que dix spécialistes allemands avaient été engagés lors de la livraison du matériel et qu'ils feraient dorénavant partie du personnel. Le directeur a ajouté qu'au moment où les installations marcheraient les dépenses totales s'élèveraient à 500.000 livres, et qu'il comptait commencer la production dans deux ou trois mois.

Pour prendre le cas de la France, les ventes du matériel allemand sont effectuées par l'intermédiaire du Ministère des finances et de l'Office de

réparation économique, qui publient des avis dans les journaux, portant la désignation du matériel et sa provenance. Des catalogues plus détaillés sont également établis. (*Mercur* du 29 février 1948.)

La France offre aussi l'exemple d'une exploitation démontée et remontée de toutes pièces. C'est, entre autres, le cas d'une centrale de Mannheim, d'une valeur de 4 millions de RM., rebâtie à Caen, dont la centrale électrique avait été complètement détruite pendant les hostilités.

Les Français ont opéré des démontages massifs dans l'industrie horlogère ; près de 2000 machines furent enlevées et, comme elles comptaient parmi les plus modernes, la capacité de production s'est trouvée réduite à 35 % de celle de 1936. La main-d'œuvre est tombée de 18.000 en 1936 à 6500 en 1947. (*Handelsblatt Westdt. Wirtschaftszeitung* du 22 décembre 1947.)

Au sujet de l'industrie horlogère, les Allemands ont avancé l'argument de concurrence commerciale ; le fait qu'une grande partie du matériel démonté en zone française était destiné à la Grande-Bretagne (selon un rapport publié dans *Jeweller and Metallworker* du 1<sup>er</sup> juillet 1948) a provoqué une certaine réaction, et ceci d'autant plus que les milieux anglais intéressés avaient exprimé l'idée que l'industrie anglaise pourrait ainsi se reprendre, grâce à l'élimination de la concurrence allemande. (*Neue-Neckar-Zeitung* du 31 juillet 1948.)

L'histoire du démontage est longue ; elle commence en 1945 et, bien que les entrepreneurs allemands aient obtenu à ce jour quelques concessions, elle n'est pas encore terminée. Au cours de ces dernières années, de nombreuses opinions ont été émises sur les démantèlements ; les Allemands ont évidemment examiné la question sérieusement et ont souvent fait des propositions aux puissances d'occupation pour essayer de sauver quelques exploitations vitales pour leur pays, tout en assurant aux Alliés les réparations auxquelles ils tiennent ; des voix américaines se sont également fait entendre en faveur d'une suppression du démontage. Les espoirs allemands dans une politique de démontage plus modérée ont généralement été déçus ; la lenteur des Alliés à établir une liste définitive paralysait le travail dans les entreprises qui pensaient être désignées, ce qui a créé un état d'esprit qu'une attitude plus ferme et mieux définie aurait suffi à éviter.

*Evolution de la politique du démontage.* — Depuis la parution de la première liste, en décembre 1945, de nombreuses entreprises avaient presque journellement été désignées comme devant faire l'objet de réparations ; les départements économiques des gouvernements militaires établissaient chacun leurs propres listes.

En octobre 1946, on annonce de source américaine que 658 fabriques des zones ouest ont été inscrites au compte de réparation ; il s'agit avant tout de fabriques d'avions et d'armements dont le plus grand nombre se trouve dans la zone britannique. (*Die Neue Zeitung* du 25 octobre 1946.)

Il avait été convenu à Potsdam que la Russie recevrait le 25 % de l'équipement industriel des zones ouest, et qu'elle fournirait en contre-prestations des produits agricoles et du charbon de la zone orientale. Le fait que ce point n'a pas été respecté du côté russe a amené l'arrêt des livraisons occidentales et,



par suite de la tension entre les deux blocs occupants, l'unification de l'économie allemande projetée à Berlin n'a pu être réalisée.

Il est difficile de savoir ce qui se passe dans la zone russe, de connaître les industries touchées et l'ampleur du démontage. Les faits sont incertains et leurs sources davantage encore. Une information provenant du gouvernement allemand pour la zone soviétique indique que le 80 % des industries avaient été démontées au début de 1947 déjà. (*Manchester Guardian* du 20 mars 1947.)

Au cours de l'année 1946, le principe du démontage est déjà violemment controversé, à l'étranger comme en Allemagne ; même en Angleterre, où l'on s'est pourtant toujours montré très partisan des démantèlements, des voix s'élèvent et critiquent la politique du gouvernement en pays occupé. M. Gollancz, éditeur britannique, qui s'est beaucoup occupé du problème du démontage, affirme dans le *Daily Herald* que les réparations devraient être, sinon supprimées, du moins diminuées, et que la fermeture d'entreprises fabriquant des matières nécessaires à la reconstruction allemande menait le pays à la détresse. « Aussi longtemps, ajoute-t-il, que les Alliés n'ont pas de plan déterminé, le problème de la reconstruction, de l'alimentation, ainsi que celui posé par les frais d'occupation, ne pourront être résolus. » *L'Economist* du 23 novembre 1946 émet une opinion analogue.

La façon dont les démontages ont été exécutés a parfois prêté flanc à la critique ; dans le cas du Dinslakener Bandeisenwalzwerk, les Anglais, après avoir enlevé les machines, procédèrent à la démolition des halles et bâtiments, ce qui a fait dire à un conseiller de la Westphalie qu'il ne s'agissait pas là d'un simple démontage à titre de réparation, mais d'une destruction injustifiée. (*Rhein Post* du 12 février 1947.) Un autre exemple, qui rendit problématique la justification des démontages par les réparations, est celui de Krupp Hüttenwerk Berbeck, groupant un haut fourneau et un laminoir ; le démontage a occupé 3000 ouvriers pendant près d'une année ; il a fallu 3500 m<sup>2</sup> de bois pour l'emballage. La question a été posée du côté allemand de savoir dans quelle mesure les installations pourraient être remises en marche ailleurs ; aucun exemple n'existe, en effet, d'un haut fourneau démonté qui aurait refonctionné dans sa condition première. Il en résulterait qu'un tel matériel n'aurait que la valeur de vieux fer. (*Handelsblatt Westdt. Wirtschaftszeitung* du 6 mars 1947.)

Les Allemands ont souvent suggéré de payer les réparations au moyen de la production courante, ce qui offrirait aux bénéficiaires des produits de réelle valeur et serait plus rationnel du point de vue économique. Cette idée n'a jamais été prise en considération par les Alliés, qui craignent la renaissance du potentiel de guerre allemand. (*New York Herald Tribune* du 22 mars 1947.)

Après la revision du premier plan industriel, opérée en août 1947, les Anglais et les Américains se sont mis d'accord pour publier la première liste complète (que l'on pensait définitive) des usines soumises au démontage et mettre ainsi fin à l'inquiétude qui pesait sur les chefs d'entreprises dont le matériel était susceptible de saisie. La nouvelle liste doit permettre à la Bizone d'avoir une capacité industrielle suffisante pour une économie saine. (*Financial Times* du 15 octobre 1947.) Elle est publiée à Berlin, le 16 octobre 1947, et provoque de vives protestations dans les milieux allemands. On avait espéré que

les démontages déjà opérés, l'évolution de la situation politique et les nombreux procédés de fabrication et patentes industrielles (valant plusieurs millions de DM) acquis par les Alliés, pèseraient davantage en faveur de la balance allemande, d'autant plus que l'idée de la collaboration de l'économie allemande à la reconstruction de l'Europe s'était largement répandue dans les pays de l'ouest. On en avait déjà vu l'expression dans le « Demontagestop » qui fut discuté en automne 1946, et d'après lequel seuls les démontages des installations en cours de démolition devaient être poursuivis. Malgré les allègements qu'elle contient, la nouvelle liste inaugure une nouvelle période pendant laquelle les démontages seront continués.

Cette liste comprend 682 firmes, dont 302 industries d'armement, 92 industries du fer et métaux, 42 industries chimiques, 224 ateliers de construction et industries des machines. Elle comprend aussi 3 chantiers navals, 8 usines d'énergie électrique et 11 industries diverses. Les installations d'une partie de ces entreprises avaient déjà été démontées au moment de la parution de la liste. D'après l'estimation du général Clay<sup>1</sup>, gouverneur militaire américain, la valeur totale des fabriques s'élève à environ un milliard de dollars. (*Rhein-Neckar-Zeitung* du 21 octobre 1947.) (*Der Tagesspiegel* du 17 octobre 1947.) La liste met fin au délai prolongé dont les effets avaient compliqué la tâche des gouvernements alliés ; son résultat principal fut de faire cesser l'insécurité en fixant une fois pour toutes les industries à démonter et de permettre aux autorités allemandes d'envisager le développement de leur pays sur une base plus sûre. (*Times* du 21 octobre 1947.) Les Français ont publié peu après leur propre liste comprenant 236 fabriques.

Un an plus tard, en novembre 1948, il est cependant à nouveau question pour les Alliés de reviser leur politique. M. Georges E. Humphrey, conseiller industriel du Comité de coopération économique (E. C. A.), se rend à Berlin avec la tâche d'indiquer à l'E. C. A. les entreprises qui doivent être maintenues en Allemagne dans l'intérêt de la reconstruction européenne. (*New York Herald Tribune* du 1<sup>er</sup> décembre 1948.) Un mois après, M. Humphrey dépose son rapport au Département d'Etat, en recommandant de laisser en place 167 des usines qui figurent sur la liste. (*Le Monde* du 19 janvier 1949.)

Après de longues conversations, les Alliés décident d'abandonner 159 exploitations dans les industries des métaux et produits chimiques. Les deux entreprises de la Ruhr qui sont maintenues dans la liste sont Krupp et les Vereinigte Stahlwerke AG., parmi lesquelles la August Thyssen Hütte, la plus grande aciérie d'Europe, capable de produire annuellement 1.300.000 tonnes d'acier. Le démontage de 300.000 tonnes de matériel durera quatre à cinq ans et coûtera 65 millions de DM. (*Metal Bulletin* du 29 avril 1949.)

Toutes les industries qui directement ou indirectement sont liées à la production de l'huile et de la benzine synthétiques sont sujettes au démontage. Le Dr. Schumacher a déclaré à ce propos qu'il n'y avait pas là démontage, mais démolition, car la reconstruction n'était guère possible ailleurs, ce qui avait pour effet de diminuer la puissance économique allemande sans que celle

---

<sup>1</sup> Le général Clay a quitté ses fonctions en mai 1949 ; M. John J. MacCloy fut alors nommé au poste de haut commissaire.



des autres pays d'Europe en soit pour autant augmentée. La Grande-Bretagne a, de son côté, expliqué que l'interdiction de la production de carburants synthétiques se justifiait uniquement pour des raisons de sécurité et qu'il fallait considérer les récentes décisions comme définitives. (*Neue Zürcher Zeitung* du 15 juin 1949.)

Après la formation du gouvernement, en septembre 1949, l'action des autorités allemandes contre les démontages s'est intensifiée jour après jour. Les Allemands ont cherché à convaincre les Alliés par des arguments plus réalistes que ceux dont ils s'étaient servis jusqu'alors. Ils ont offert des participations dans la propriété des industries condamnées, des dédommagements en nature, des garanties juridiques. La campagne du gouvernement Adenauer pour aboutir à une révision des démontages a d'ailleurs eu sa chance dans la confusion des opinions et des intentions chez les Alliés ; à quelques heures d'intervalle, M. MacCloy, haut commissaire américain, se prononçait contre les démantèlements, puis contre les arrêts. (*Le Monde* du 14 octobre 1949.)

L'accord de Petersberg de novembre 1949 marque un nouvel adoucissement des démontages en rayant de la liste 18 entreprises. Ceci ne paraît pas être une concession bien grande, mais parmi ces entreprises se trouve précisément la August Thyssen Hütte, dont la présence dans la liste avait fait couler beaucoup d'encre. Bien que près de 3000 tonnes de matériel eussent déjà été enlevées, le fait que la plus grande aciérie du continent serait dorénavant épargnée a considérablement soulagé l'opinion publique ; toutes les exploitations touchées par le nouvel accord sont, du reste, d'importance considérable pour l'industrie allemande.

Selon un rapport du haut commissaire britannique, publié en novembre dernier, sur l'ensemble des démantèlements dans les zones ouest, 924.000 tonnes de matériel ont été enlevées jusqu'en octobre 1949 ; 512.000 tonnes ont déjà été envoyées aux pays destinataires. Au total, 328 fabriques ont été démontées ; la Commission des réparations, à Bruxelles, a réparti 400.000 tonnes de matériel, formant l'équipement de 58 usines, pour une valeur de réparation de 109 millions de DM. La Grande-Bretagne a reçu des machines représentant une valeur de 13 millions de DM, ; elles proviennent toutes de la August Thyssen Hütte.

En octobre, 15.712 ouvriers travaillaient aux démontages ; grâce à l'Accord de Petersberg, 500.000 tonnes de matériel seront épargnées, mais il reste encore 200.000 tonnes à démonter. (*Rhein-Neckar-Zeitung* du 28 novembre 1949.)

*Coût des démontages et conséquences sociales.* — Plusieurs des fabriques qui ont été remontées en France, Belgique, Norvège ou ailleurs ont retrouvé un régime de production normal. Mais dans la plupart des cas une usine perd, par le démontage, le 50 % et quelquefois le 80-90 % de sa valeur. Alors que les capitaux des entreprises qui figurent sur la liste ont peut-être une valeur d'ensemble d'un milliard de dollars, le montant finalement inscrit au compte de réparation sera d'environ 200 millions de dollars.

Selon l'avis d'un collège de 43 professeurs américains, la valeur marchande du matériel démonté ne justifie pas les démantèlements, économiquement parlant. Les frais du démontage d'un haut fourneau de Krupp se sont élevés à 20 millions de DM., tandis qu'il n'a qu'une valeur de réparation de 9,5 millions.

Avant de pouvoir procéder au démontage proprement dit, 35.000 m<sup>3</sup> de maçonnerie ont dû être enlevés.

D'après le rapport Harmssen, on compte que le coût des démontages est de une fois et demie à deux fois plus élevé que la valeur marchande des installations démontées. (*Frankfurter Rundschau* du 20 septembre 1948.)

Au début d'août 1949, le général Bishop, gouverneur de la Westphalie, assurait lors d'une conférence de presse qu'aucun chômage massif ne devait résulter des démontages, à condition de prendre des mesures adéquates. Environ 1 % des ouvriers, sur les 4,3 millions que compte la Westphalie, perdraient leur emploi par suite des démontages, a affirmé le général. Ce chiffre a été vivement contesté par le Dr H. Boeckler, président de l'Union des syndicats allemands ; ce dernier a fait savoir qu'à part les 41.000 ouvriers qui seraient sans travail, 158.000 parents ou personnes dépendantes seraient également touchés. M. Boeckler a ajouté qu'il ne fallait pas comparer le nombre de chômeurs à la population totale, mais uniquement à celle des secteurs touchés par les démontages. Ainsi considéré, le chômage se monterait au 10 — 15 % des travailleurs et atteindrait même à Bottrop le chiffre de 52 %. (*Industrie Kurier* du 30 août 1949.)

*Conséquences économiques.* — M. Marshall a déclaré au début de 1948 que les exploitations allemandes démontées contribuaient déjà à la reconstruction économique d'autres pays européens, ce qui avait pour effet de diminuer le coût de l'aide américaine à l'Europe. La commission de Bruxelles a fait savoir aussi que les réparations constituaient une aide précieuse pour les pays alliés. Ainsi, la livraison de 320 machines à la Hollande s'était traduite par une augmentation de production de 400.000 dollars ; de même, le record établi par la Grande-Bretagne pour sa production d'acier d'octobre 1947 était dû essentiellement à l'apport des réparations ; les délais de livraison dans l'industrie britannique ont pu être ramenés de quatre ans à deux ans et demi.

Les Allemands ont admis que dans certains cas les installations démontées pouvaient constituer un apport intéressant pour l'industrie bénéficiaire ; ils posent néanmoins la question de savoir si des cas isolés ont leur importance en considération du Plan Marshall ; le coût des démontages et les pertes qui en résultent ne touchent-ils pas, en même temps que l'économie allemande, celle de l'union occidentale et des U. S. A. ? Les résultats obtenus à l'étranger ne doivent-ils pas être comparés à la baisse subie par la production allemande ? (*Handelsblatt, Westdt. Wirtschaftszeitung* du 1<sup>er</sup> avril 1948.)

Le conflit entre l'« European Recovery Programme » et les démontages a souvent été exposé ; l'Allemagne donne d'une main et reçoit de l'autre ; en effet, plusieurs milliards de dollars ont été attribués aux zones ouest, alors que les occupants emportent des installations importantes. Le fait que les démontages reposent sur des traités internationaux retarde une révision de cette situation équivoque. Les Américains n'ont pas caché que la réduction de la production de l'acier en Allemagne était un non-sens, car elle augmentait le déficit de l'Europe de 6 millions de tonnes, ce qui tombait finalement à la charge des Etats-Unis. (*Metal Bulletin* du 10 août 1948 et *Deutsche Wirtschaft* du 16 août 1948.)

La proposition a été faite, par le Comité de contrôle du Plan Marshall, de placer les bénéficiaires de l'aide américaine devant l'alternative suivante : recevoir soit des crédits américains, soit des réparations allemandes ; autrement dit la livraison de matériel allemand serait considérée comme une participation du Plan Marshall. (*Industrie Kurier* du 23 février 1949.)

En octobre 1948, le professeur Erhard a remis à l'administrateur du Plan Marshall, M. Hoffman, un mémorandum traitant des conséquences du démontage sur la situation économique de l'Allemagne et sur la reconstruction européenne. Le mémorandum a été établi avec la collaboration des chefs des onze pays des zones ouest ; en voici l'argumentation :

L'Allemagne était avant la guerre un fournisseur important de produits industriels travaillés dans ses laminoirs ou son industrie des métaux ; la mécanique de précision, l'optique et l'industrie chimique fournissaient également un apport primordial. Ces différentes industries alimentaient en 1936 la moitié de l'exportation totale du pays, et, de cette moitié, près des deux tiers étaient destinés aux pays européens actuellement aidés par l'Amérique. L'Allemagne d'après-guerre n'est plus capable d'exporter dans la même proportion et d'assurer en même temps, dans le pays, un standard de vie suffisant. Tant que l'industrie allemande se trouvera diminuée, l'économie européenne ne pourra se rétablir et toutes les dépenses du contribuable américain pour le relèvement de l'Europe seront vaines. Un resserrement de l'économie allemande se fera toujours aux dépens du contribuable américain.

La Bizone est restée très en arrière des autres pays dans le développement de la production. Alors qu'en moyenne les pays européens avaient en 1947 déjà dépassé leur production d'avant-guerre, la Bizone en est réduite aux deux tiers de son précédent niveau industriel.

D'après les buts généraux du plan Marshall, il s'ensuit que la Bizone doit s'efforcer de réaliser trois choses pour assurer le succès du plan :

1. meilleure utilisation des possibilités de production ;
2. investissements pour la reconstruction ;
3. exportations poussées au maximum.

Etant donné les démontages, il sera pratiquement impossible de remplir ces trois conditions avant 1952. Le fait du démontage est d'enlever aux entreprises partiellement épargnées la possibilité de lutter avec succès contre la concurrence ; ceci touche essentiellement les industries d'exportations et d'équipements industriels qui comptent précisément le plus pour le plan américain. Ainsi le programme de reconstruction ne pourra pas être accompli d'ici 1953 et, à part la Bizone, l'Europe et les U. S. A. souffriront indirectement de cet état de choses.

Le démontage a le plus souvent touché les entreprises dans leurs œuvres vives, diminuant ainsi la capacité de production dans une proportion sans rapport avec la valeur des installations démontées. Cette diminution n'est pas compensée par le remontage dans d'autres pays, où la remise en exploitation dure souvent de un à deux ans. L'expérience a montré que le démontage

d'exploitations complètes est irrationnel ; l'entreprise remontée ne retrouve que le 75 % de sa valeur première. (« Denkschrift » publié dans *Hamburger Allgemeine* du 30 octobre 1948.)

#### IV. CONCLUSION

La question du démontage a considérablement contribué à empoisonner l'opinion et à faire le jeu des agitateurs nationalistes qui exploitaient à leur fin l'irritation du monde ouvrier. L'erreur commise par les Alliés, et plus spécialement par les Britanniques, n'est pas d'avoir procédé à des démontages, dont beaucoup étaient parfaitement justifiés, c'est d'y avoir recouru trop tard, à un moment où la politique internationale était en pleine évolution et où il avait été décidé en principe d'agréer le peuple allemand dans la grande famille européenne. Une deuxième faute fut de faire exécuter ces démontages par des Allemands qui firent ainsi figure de traîtres.

L'exécution des démontages a provoqué en certains endroits des incidents regrettables qui, dépassant leur cadre local, ont jeté le trouble dans la population ; la force militaire a dû parfois intervenir. De tels événements ont porté préjudice à la conversion démocratique et ont nui à la foi européenne du peuple allemand. (*Le Monde* du 13 octobre 1949.)

Il ne s'agit pas d'exagérer les conséquences des démontages pour l'économie allemande. C'est contre un péché économique qui dépasse le cadre national que les Américains et les Allemands se sont élevés, contre une erreur qui plus que n'importe quelle autre mesure irrite la masse. On a parlé de bagatelle, mais après 1918 ce sont des coups d'épingle de cette nature qui ont suscité à la République de Weimar des difficultés qui entraînèrent sa chute.

Un effort industriel extraordinaire a été effectué ces quatre dernières années, grâce à la ténacité et l'endurance des chefs d'entreprises et des ouvriers allemands ; sans ce facteur purement humain, les causes économiques, que ce soient la réforme monétaire ou l'afflux des importations américaines et anglaises, n'auraient pas suffi à conduire au même résultat. L'industrie allemande de l'acier est maintenant la cinquième du monde et, si la Sarre ne faisait pas partie du système économique français, elle serait en quatrième position, après les U. S. A., l'U. R. S. S. et la Grande-Bretagne. Pour 1949 la production totale est de l'ordre de 9 millions de tonnes, alors qu'en 1948 elle était d'un peu moins de 6 millions. Le rapport annuel des « Vereinigte Stahlwerke » est d'un optimisme significatif ; bien que dix compagnies, représentant à elles seules le 80 % du programme de démantèlement, aient été enlevées à l'association, le rapport précise que le trust fournit encore le 15 % de l'acier allemand.

Les démontages n'ont pas détruit les industries clés de l'Allemagne ; ce n'était du reste pas leur but ; la Ruhr est restée un important potentiel économique, et le souci actuel des Alliés est d'en faire bénéficier l'Europe à une heure où le vieux continent a plus que jamais besoin de toutes ses ressources.

J. RAUSS.