

Université d'été
de l'Association pour la Recherche et l'Enseignement de la Shoah,
11-13 juillet 2016, Marseille.

Géographie de la Shoah

Transporter les condamnés : le rôle de la SNCF sur le segment Province-Drancy

par Alain Lipietz

Résumé

L'Occupation a fractionné la France en plusieurs zones aux statuts divers, dont une zone dite « libre » (puis « Sud »), largement sous responsabilité française. La déportation des Juifs vers les camps de la mort ne se fit pas à partir de cette zone, mais après un regroupement préalable à Drancy (zone occupée). Les « transfèvements » vers Drancy ont été réalisés par la SNCF, encadrés par la police française et facturés à l'État français. La SNCF ne chercha jamais à ralentir ou atténuer la souffrance des déportés, provoquant sur les rails français et en des wagons français un début de perpétration de la Shoah. Les archives témoignent de cette autonomie de la SNCF vis-à-vis des Allemands et de l'État, mais deux pièces essentielles sont manquantes quant à l'accord formel entre l'État et la SNCF.

Abstract

During German Occupation, France was divided into « zones », one labelled « free Zone » under large autonomy. Deportation of Jews from this Zone to Eastern Europe never started from this Zone but from a last concentration in Drancy (Occupied Zone). Transfers to Drancy were performed by SNCF railway company, under French police supervision and billed to French State. Never SNCF tried to mitigate these transfers or limit suffering imposed to deported people, thus initiating the commission of Shoah within French wagons upon French rails. Written testimonies demonstrate the relative autonomy of SNCF direction. Yet two important documents regulating formally the relation between French State and SNCF in deportation are still missing.

*

**

Parler de la géographie de la Shoah, c'est en France parler transports, et plus précisément chemins de fer.

Pendant la guerre elle-même, et longtemps après, on disait « Déportation ». Parce que l'assassinat des Juifs, cela ne pouvait avoir eu lieu en France. Il y avait, en Europe centrale et orientale, des pays où l'on pouvait ouvertement assassiner les Juifs, et même y associer la population locale. Mais pas en France : les nazis le savaient bien.

Donc, les Juifs, on les « déportait ». Vers où ? Pour les Juifs, vers « Pitchipoï », un lieu où il se passait des choses terribles que l'on n'avait pas besoin de spécifier. Pour les autorités françaises collaborationnistes, qui criaient « Mort aux Juifs » depuis leur jeunesse mais n'y croyaient pas vraiment et qui eurent la « divine surprise » de voir les Allemands leur offrir l'opportunité de « se débarrasser » des Juifs, la Déportation put être présentée comme un moyen, un transport vers autre chose qui n'était plus de leur responsabilité. Pourtant il s'agissait bien de « se débarrasser ». L'embarquement dans le train ÉTAIT le « s'en débarrasser ».

Cette ambiguïté a survécu jusqu'à nos jours. Quand on a compris que Pitchipoï était un immense abattoir humain, quand on a appris à faire la différence, dans les opérations « Nuits et Brouillards » (le nom code allemand pour la déportation des otages), entre les déportations pour assassinat, comme vers Auschwitz, et les déportations pour esclavage (jusqu'à la mort, comme à Dora), la déportation comme acte de transport s'est effacée devant la destination : les camps. Le train n'était plus qu'un moyen de transport, un « complément de moyen » vers les lieux du crime, ce qui a permis à la SNCF de se prétendre aussi peu responsable que les métallos qui avaient fabriqué les rails, les bucherons qui avaient taillé les traverses.

Pourtant les rails, les locomotives sont restés le « visuel » de base du film *Shoah*. Et l'accord de Londres du 8 août 1945 créant le tribunal de Nuremberg a considéré que la déportation était déjà un crime contre l'Humanité.

Car la déportation, déjà, tue dans le wagon-même, ou bien affaiblit et livre dans les camps des civils, hommes et femmes, enfants et vieillards, déjà fous de terreur, de soif, de chaleur ou de froid, de fatigue et de faim, qu'il n'y a plus qu'à pousser vers les fosses communes ou les chambres à gaz.

Elle n'est pas strictement nécessaire : les victimes de la « Shoah par balles » (un million et demi), à l'arrière du front de l'Est, se sont rendues à la mort à pieds ou en camions, comme à Babi-Yar, parce que la géographie humaine (la violence de l'antisémitisme local) autorisait leur mise à mort dans le voisinage. Pas en France, on l'a dit. Mais même une différence subtile d'acceptabilité de l'assassinat des Juifs, comme entre la Roumanie et la Bessarabie, entre celle-ci et la Transnistrie, justifiait la déportation, et alors la déportation devenait en elle-même une arme d'extermination. C'est ainsi que la dictature fasciste roumaine a tué ses Juifs, sans chambre à gaz : à la mitrailleuse, en les faisant mourir de faim, mais aussi en les déplaçant sans cesse, en trains ou à pieds, à travers le no-man's land de la Transnistrie¹.

¹ Voir R. Hillberg, *La destruction des Juifs d'Europe*, t. II, Gallimard, 2006

Dans cet article, nous n'allons même pas parler des déportations (juridiquement parlant : d'un pays à un autre), mais nous attachons à ce qu'on appelle « transfèrements » : les transports à l'intérieur du même État, la France, entre la zone sud et le camp de Drancy (banlieue parisienne). Cette étape vers Drancy, établie nous verrons pourquoi, n'était explicitement qu'une étape vers les camps de l'Est européen. Contrairement aux mouvements entre camps de la Zone sud (par exemple entre Rivesaltes et Toulouse), elle constitue un maillon nécessaire de la Shoah, menant quasi inévitablement à la mort.² Mais, opérée entièrement par des mains françaises, elle constitue un cas « chimiquement pur » de la participation française à la Shoah.

Un peu de géographie politique nazie

Pas de transport, encore une fois, sans nécessité géographique ! Par l'armistice de juin 1940, La France vaincue est divisée en 4 parties.

* D'abord, l'Alsace et la Lorraine messine sont « réintégrées à la Nation allemande », le IIIe Reich.

* Puis la France est coupée en deux selon des critères militaires, industriels et politiques : tout le nord-est, la région capitale, et tout la façade atlantique jusqu'à la frontière espagnole, constituent la « zone occupée ».

* Un grand quart sud-est est non-occupé. Sa capitale est Vichy, sous le régime de l'État français du Maréchal Pétain. Cette zone dispose d'une autonomie relative, garde l'autorité sur l'Empire français qui n'est pas occupé non plus mais participera à des opérations militaires contre les Alliés (en Syrie, en Tunisie, en Indochine), et, en Afrique du Nord, anticipera sur Vichy quant aux persécutions antisémites.

* Enfin, pour notre sujet (les trains), il faut distinguer dans la zone occupée le cas du Nord-Pas-de-Calais, rattaché directement, comme la Société nationale belge, à la Deutsche Reichsbahn (les chemins de fer allemands). Dans cet article, quand nous parlerons de Zone nord, nous désignerons la zone occupée moins ce Nord.

En décembre 1942, pour faire pièce au débarquement allié en Afrique du Nord, l'armée allemande envahit la zone non-occupée qui devient simplement « Zone sud » et garde ses autres spécificités par rapport à la Zone nord. Dans cet article, nous écrirons uniformément « Zone sud ».

Ce qu'il faut bien comprendre, c'est que le combat « nationaliste » de Vichy a été de garder la main, administrativement, sur l'ensemble de la France, zone occupée comprise. Ce fut le cas, notamment, de la Police (dirigée par René Bousquet) et de la SNCF. La Zone sud était en rapport « diplomatique » avec le Reich et avec les autorités d'occupation en Zone nord, via des délégations à Paris, et l'administration française en Zone nord (grandes entreprises semi-publiques comme la SNCF comprises) y était dans un double rapport à Vichy et à l'occupant, qu'elle cherchait à maquiller en relation hiérarchique avec l'État français de Vichy, et de là vers les Allemands.

² Toute règle a ses exceptions. Les « conjoints Lipietz », mon père, mon oncle et leurs parents, n'ont pas dépassé Drancy, et ont survécu. L'action qu'ils ont intentée en 2001 contre l'État et la SNCF a été l'occasion d'une exploitation intensive de quelques sources disponibles. L'auteur en a tiré un livre, *La SNCF et la Shoah*, Les Petits Matins, 2011, base principale du présent article.

Pour qu'un tel maquillage fonctionne, il suffisait que Vichy partageât les objectifs des Allemands et que les Allemands se satisfissent de ce maquillage. Or, s'agissant de la lutte contre la Résistance comme de la persécution des Juifs, il y avait accord sur le fond.

Côté Vichyste, la prise du pouvoir par le coup d'État du Maréchal Pétain représentait la victoire d'une vieille droite française, battue en 1789, battue lors de l'Affaire Dreyfus, battue en 1936 par le Front Populaire, et qui pouvait « enfin » réaliser ses rêves – comme c'était déjà le cas dans la quasi totalité de l'Europe continentale, avec ou sans occupation allemande³.

Côté allemand, l'essentiel était d'obtenir la *collaboration* des Français, au prix de la moindre *occupation* possible, afin de distraire le moins de force possible de la lutte contre la Grande Bretagne au moment de l'armistice, contre les Alliés à partir de 1941 (entrée en guerre de l'Allemagne contre l'URSS et les USA).

Ce rapport occupation / collaboration fut même érigé en indicateur chiffré par l'un des deux chefs de l'administration civile des autorités d'occupation en France, Werner Best, l'un des plus brillants théoriciens nazis⁴. Best animait d'ailleurs une revue spécialisée dans les problèmes théoriques et pratiques de « l'administration de la sphère d'influence du peuple allemand » (*Völkische Grossraumordnung*). Selon lui, il convenait de traiter de manière différenciée les peuples vassalisés : l'administration d'alliance (modèle : le Danemark), l'administration de surveillance (la France), l'administration de gouvernement (le protectorat de Bohême-Moravie), l'administration coloniale (le Gouvernement général de Pologne).

Best supposait que mieux le peuple leader (les Allemands) traitait les peuples vassaux qu'il décidait de conserver dans sa sphère d'influence⁵, moins on avait besoin de forces occupantes. Ses calculs étaient tout à fait probants. Selon un rapport établi par lui en 1941, voici combien il y avait de fonctionnaires allemands rapportés à la population :

- 1 pour 43 000 au Danemark
- 1 pour 15 000 dans la France occupée (et presque rien dans la Zone libre)
- 1 pour 10 000 en Belgique-France du Nord
- 1 pour 5 500 aux Pays-Bas
- 1 pour 3 700 en Norvège
- 1 pour 790 en Bohême-Moravie.

« L'administration de surveillance » appliquée à la France peut se résumer ainsi : chaque secteur est supervisé par un Allemand (à la différence de « l'administration d'alliance », où

³ Sur la continuité entre l'antisémitisme virulent des années 30 et la collaboration française à la Shoah, voir L. Joly *Vichy dans la « solution finale »*. *Histoire du Commissariat général aux questions juives 1941/1944*, Grasset et Fasquelle, 2006.

⁴ U. Herbert, *Werner Best, un nazi de l'ombre*, Tallandier, 2010.

⁵ Selon Best, les Juifs devaient être éliminés de la sphère d'influence allemande : expulsés ou tués, indifféremment. D'autres planificateurs nazis calculèrent que, la nourriture étant insuffisante pour nourrir l'armée allemande du front de l'Est et la population locale, il faudrait prévoir la mort de faim de 30 millions de Slaves. L'intérêt des Slaves, c'est qu'ils étaient disponibles pour collaborer ouvertement à la destruction des Juifs. Le gouverneur général de Pologne, A. Rosenberg, comme Best, s'indignera d'ailleurs de l'incapacité allemande à jouer sur les contradictions entre peuples de l'Est et à en ménager certains. Voir C. Ingrao, *Croire et détruire. Les intellectuels dans la machine de guerre SS*, coll. Pluriel 2010, et J. Chapoutot, *La loi du sang. Penser et agir en nazi*, Gallimard 2014.

seul le gouvernement est supervisé, et de « l'administration de gouvernement », où les secteurs sont dirigés par des Allemands). C'est la formule appliquée à la SNCF : « la surveillance est allemande, la mise en œuvre est française. »

Par exemple : la Police est dirigée en France par R. Bousquet, avec des correspondants allemands qui le supervisent dans la zone occupée, alors qu'en Zone sud ils n'ont affaire qu'à ses chefs (le maréchal Pétain et le vice-président du conseil, c'est à dire le premier des ministres, P. Laval), du moins avant l'occupation de la Zone sud⁶.

La notion de « surveillant allemand » est elle-même complexe, du fait de la « polyarchie » propre au régime nazi, qui considère chaque secteur de l'action publique comme une « agence » en compétition avec les autres, bien différente de la notion classique d'État⁷. Ainsi, selon les cas, le « correspondant allemand » est soit le représentant du ministère des Affaires étrangères allemand (l'ambassadeur allemand Abetz), soit le Gouverneur militaire en France (MBF), soit le HSSPF, chef du RSHA en France (le RSHA regroupe en gros la Gestapo et le SD, le service policier de la SS). Par suite d'un désaccord sur la question des représailles après l'entrée des communistes dans la lutte armée, W. Best et le MBF, qui prônaient la modération au nom de la collaboration, sont rappelés ; le HSSPF Oberg s'empare du monopole des tâches répressives et de la chasse aux Juifs... et en confie avec ravissement toute la mise en œuvre à Bousquet qui ne demande que ça, au nom de la souveraineté de l'État français...

La SNCF a quant à elle pour surveillant : soit le chef de l'administration civile des autorités d'occupation (Dr Muller), soit le chef de sa section transport, la WVD, le Pt Münzer, un homme de Deutsche Reichsbahn (DR) que les Français appellent « le chef allemand des transports ». De fait, Münzer s'autonomisera à son tour de Müller et prendra la direction des chemins de fer de tout l'arc atlantique (HVD), au nom du ministère allemand des transports. La SNCF a dès lors en face d'elle un « cheminot » et pas un militaire, ce qui est ambivalent : on peut se parler en collègues, mais s'accroît la crainte de l'absorption par la DR.

Mais quand il s'agit de déportation, la SNCF traite aussi avec le RSHA : le HSSPF Oberg ou son adjoint et représentant direct de Eichmann, Theodor Dannecker.

L'idéologie de la SNCF

Selon le schéma popularisé par R. Hilberg, le processus de destruction des Juifs d'Europe comprenait 5 étapes : 1. l'enregistrement, 2. la dépossession de droits et des biens, 3. l'enfermement, 4. la déportation et 5. l'assassinat. Cependant, il s'agit d'une reconstruction a posteriori. L'assassinat systématique n'est devenu la règle que sur l'arrière du Front de l'Est, suivant un processus expérimental « fonctionnaliste » au long du second semestre 1941 (et non selon un « intentionnalisme » sorti tout armé des pages de *Mein Kampf*). Il fut ensuite généralisé à tout le *Grossraum* après la conférence de Wansee (janvier 1942).⁸

⁶ Une photo célèbre nous rappelle que le chef SS Oberg vint superviser directement Bousquet lors de la grande rafle de Marseille de Janvier 1943, pourtant perpétrée entièrement par la police française.

⁷ J. Chapoutot, *cité*.

⁸ Sur ces tâtonnements vers l'assassinat de masse, et la manière dont chefs et exécutants s'y sont « habitués », voir Chapoutot et C. Ingrao (*cités*).

Comme nous l'avons dit, les hommes de Vichy ne furent que trop enclins à anticiper les désirs allemands. Dès le 17 juillet 1940, 7e jour de la dictature, Pétain exclut de la fonction publique quiconque n'est pas de père français, interdiction élargie aux métiers médicaux le 16 août. Le 3 octobre est adopté le 1er statut des Juifs qui entame leur enregistrement et leur dépossession, le 4 octobre les préfets sont autorisés à interner administrativement les Juifs étrangers, en juin 1941 cette mesure est étendue aux Juifs français par le second statut des Juifs. Les étapes 1 à 3 étaient acquises, personne ne soupçonnait à cette date qu'il y aurait une étape 4 conduisant à l'étape 5.

Ce fut un haut fonctionnaire passé par la Banque de France, Pierre-Eugène Fournier, qui fut chargé de présider aux étapes 2 et 4. Étape 2 : la dépossession, en tant que président du Service Central des Administrateurs Provisoires, chargés d'administrer les biens « aryannisés » (le Scap est l'embryon du Commissariat Général aux Questions Juives)⁹. Étape 4 : les transports vers les camps, d'abord vers ceux en France, en tant que président de la SNCF.

Fournier présentait toutes les garanties nécessaires. Catholique, d'un nationalisme ombrageux (anti-anglais autant qu'anti-allemand), il démissionna du Scap parce que des Allemands avaient prétendu s'installer à côté de son bureau. À la SNCF, lassé des frictions avec le « chef allemand des transports », il écrivit en 1943 à son ministre de tutelle, J. Bichelonne : « *Je vous demande de bien vouloir me confirmer que j'ai bien interprété vos instructions, à savoir que la SNCF est sous votre autorité et non sous celle de M. le président Münzer, et ne doit exécuter les ordres de celui-ci que lorsqu'ils rentrent dans le cadre de vos instructions.* »¹⁰

Cette citation, loin d'être isolée, en dit long sur le mythe de la SNCF « contrainte, réquisitionnée par les Allemands ». Fournier jouera aussi bien des Allemands contre Vichy pour accroître son autonomie. C'est ce que l'historien G. Ribeill appellera le « processus de négociation permanente tripartite Allemands-État-SNCF »¹¹.

Il faut dire ici un mot de ce qu'était l'idéologie moyenne des dirigeants de la SNCF. Celle-ci est née en 1937 de la nationalisation-fusion des 5 réseaux appartenant jusque là aux fameux « barons du rail ». L'État détenait désormais 51 % des actions et nommait le président. Celui-ci, comme les principaux directeurs nommés sous Vichy, et comme leurs ministres de tutelle, dont le plus prestigieux de tous, Jean Bichelonne, super-ministre de l'industrie, étaient de hauts technocrates issus du corps des Mines. Ils avaient adhéré aux clubs anti-libéraux de l'Entre-deux-guerres : X-Crise, L'Ordre Nouveau. Une formation qui les prédisposait à servir des régimes fascistes (quoique X-Crise ait plutôt anticipé le modèle « fordiste » de l'Après Guerre, avec sa composante sociale-démocrate), mais plus généralement à exalter l'efficacité des moyens au détriment de la conscience critique des fins. Jean Jardin, directeur à la SNCF, ancien d'Ordre Nouveau, devint ainsi chef de cabinet de Laval et à ce titre eu la main sur l'organisation de la Rafle du Vel d'Hiv¹².

En trois mots, les dirigeants de la SNCF et du ministère des Transports étaient évidemment « pétainistes » (ils partageaient les objectifs et les valeurs de la Révolution nationale), et soit

⁹ Laurent Joly, *Vichy dans la "Solution finale". Histoire du Commissariat général aux questions juives*, Grasset et Fasquelle, 2006.

¹⁰ Cette citation, comme toutes celles qui suivent sauf indication contraire, est issue du rapport Bachelier dont nous dirons un mot. Pour retrouver le passage exact, il est plus simple de rechercher le lien dans *La SNCF et la Shoah*, cité, qui explique le système de référence par onglet.

¹¹ <http://www.ahicf.com/ww2/actes/7ribeil.rtf>

¹² Voir A. Jardin, *Des gens très bien*, Grasset 2011.

« collaborateurs » (pour assurer la place de la France dans une Europe allemande), soit « ultra-collaborationnistes » (ils souhaitaient la victoire de l'Allemagne parce qu'ils partageaient ses buts de guerre – l'éradication du bolchévisme, et souvent des Juifs — et la vision technocratique du progrès d'un Albert Speer.)

À cela s'ajoutait un double esprit de corps : celui des X, et celui du réseau de chemin de fer. Ils étaient prêts à se battre pour tirer des griffes de la Gestapo un collègue X arrêté pour sympathies gaullistes, mais étaient fascinés par le nirvana du Rail, la Deutsche Reichsbahn (DR), dont ils craignaient pourtant qu'elle ne les absorba tout crus.

Au niveau de l'encadrement intermédiaire et des cheminots régnait le même esprit de corps, orienté certes par l'esprit de service public (interprété par la Maison), mais également borné par la rationalité instrumentale, ce qu'on appellera plus tard « complexe du Pont de la Rivière Kwai ». Certains considéreront comme une prouesse de faire rouler des tains de déportation quand même la DR y renonçait. Beaucoup entrèrent dans la Résistance, et ce fut le cas de la majorité des syndicalistes, en particulier communistes¹³. Mais beaucoup aussi, notamment parmi les « petits chefs », comme Paul Touvier, s'engagèrent dans la Milice¹⁴. Le cas de Léon Bronchart, seul mécanicien à avoir refusé de conduire un train de déportation, resta exceptionnel, mais il faut souligner aussi qu'il ne fut guère sanctionné (pour cela...)¹⁵.

¹³ Cette résistance ne s'affirme vraiment qu'avec la rupture Hitler-Staline de juin 1941. À cette date, selon l'ultra-collaborationniste Jean Berthelot, alors secrétaire d'État aux transports sous Darlan, entre deux périodes comme directeur général adjoint de la SNCF, 100000 cheminots sur 500000 sont communistes. La chasse aux communistes dans la SNCF commence dès le 26 juin sur consigne de Berthelot qui demande à Fournier de dénoncer les suspects aux préfetures, sans pour autant les licencier, car reconnaît-il « *les propagandistes les plus dangereux sont fréquemment des agents assurant correctement leur service.* » Toujours la célèbre « professionnalité » des cheminots... En novembre, 1 290 agents sont déjà suspendus ou révoqués pour raisons politiques (dont 445 incarcérés par les autorités françaises et 70 par les autorités allemandes).

Cependant l'attitude des cheminots communistes est historiquement ambiguë tant sont forts leurs liens avec la direction stalinienne, d'où une histoire particulièrement tragique. Ainsi, le 18 octobre 1939, le secrétaire général de la CGT-Cheminots, Pierre Semard, est arrêté préventivement par le gouvernement de la République, par suite de l'invasion de la Pologne par l'Union Soviétique, comme sont destitués les élus communistes qui ne se désolidarisent pas du Pacte Hitler-Staline. Son successeur Jean Catelas fait partie de la délégation qui négocie la réparation de *L'Humanité* au nom de ce même pacte. Le 25 juin 1940, il écrit à la Popaganda-Staffel « *L'Humanité, publiée par nous, se fixerait pour tâche de poursuivre une politique d'amitié franco-soviétique qui serait le complément du pacte germano-soviétique et ainsi créerait les conditions d'une paix durable.* » Sous le pseudonyme de Odette, il envoie à une mort certaine le maire communiste destitué de Villejuif, G. Lebigot, en lui ordonnant, pour le même motif, d'aller demander aux autorités d'occupation de récupérer sa mairie (voir R. Bourderon, *La négociation*, Syllepse 2001, et C. Escoda, *Nouvelles chroniques de Villejuif*, éd Escalier D, 2008).

Tous connaîtront une fin tragique quand Hitler se retournera contre Staline, et les cheminots communistes s'illustreront dans la Résistance. Mais en 1944 Staline leur ordonne de ne pas participer à l'épuration interne de la SNCF, au nom de l'effort de guerre. Après 1945, et selon les fluctuations de la politique soviétique, la CGT oscillera entre l'exaltation d'un unanimisme de la SNCF « entreprise résistante » (elle commandite le film *La Bataille du Rail* de René Clément) et, après l'ouverture de la guerre froide, la dénonciation d'une « lutte de classe dans la SNCF » (Maurice Choury) entre la direction collabo et la base résistante. L'Épilogue du rapport Bachelier est largement consacré à une déconstruction de cette hésitante « construction de la mémoire ».

¹⁴ L. Greilsamer et D. Schneidermann *Un certain Monsieur Paul. L'affaire Touvier*, Fayard 1989.

¹⁵ Voir, sur les mémoires de cet homme hors du commun : <http://lipietz.net/?breve259>

Quand à la moitié privée du conseil d'administration, elle n'attendait qu'une chose : ne pas être spoliée par les Allemands et se faire payer pour les services demandés... quels qu'ils soient. Et Fournier ne manqua jamais de faire les comptes de tous les transports, mentionnant les convois de déportation, de tous les wagons, rails et locomotives « loués » par les Allemands, et de rapporter avec satisfaction au Conseil d'Administration le rattrapage des retards de paiement, y compris pour les déportations .

Le début des déportations raciales et le problème de la base juridique

Dès que s'ouvrit la possibilité d'interner les Juifs, ils furent arrêtés par ruse (la « rafle des billets verts ») et commença l'ère des transfèrements vers les camps sous administration vichyste, principalement dans le Loiret. Ces transports ne présentaient rien de particulier, assumés sur un mode commercial par des autocars normaux et des trains normaux. On trouve facilement les bons de commandes des gendarmeries et des préfectures (appelés « réquisitions », attention aux mots de l'administration de l'époque !) ainsi que les factures correspondantes, et les ordres de paiement.

Pourtant, la question du statut de ces transports posait déjà problème à la SNCF. L'article 25 du cahier de charges de la SNCF (1937) stipule : « *La société nationale sera tenue, à toute réquisition [c'est-à-dire, là encore : toute demande de l'administration], de faire partir par convoi ordinaire les wagons ou voitures cellulaires employées au transport des prévenus, accusés ou condamnés.* » Ce qui n'était pas le cas des Juifs internés administrativement, mais enfin...

La question se durcit quand la SNCF fit face à la première vraie déportation. Elle eut lieu... vers la France. En effet, en 1940-41, les nazis s'en tenaient à la doctrine de rendre le Reich *judenfrei*, libre de Juifs. La solution la plus simple était de les expulser vers des pays occupés ou dépendants. Vers la France, par exemple. La même doctrine, appliquée aux territoires conquis de l'Est européens, largement peuplés de Juifs, aboutira à un engorgement qui rapidement ne trouvera de solution, d'un point de vue nazi, que dans la « solution finale » : les tuer tous. Mais en 1940-41, on n'en était pas là en France.

Un train de déportation partit donc de Rhénanie vers la zone sud. Arrivé en gare, à Lyon, il exigea la priorité, ce qui provoqua le courroux du chef de gare qui en avertit ses supérieurs : « A quel titre ? » « Train militaire », répondit, au bluff, l'officier allemand qui commandait le train.

La seule base juridique à une telle demande était en effet l'article de la convention d'armistice, qui dit ceci et seulement ceci : « *Article 13. Le Gouvernement français veillera à ce que, sur le territoire occupé, soient disponibles le personnel spécialisé nécessaire et la quantité de matériel roulant de chemins de fer et autres moyens de communications correspondant aux conditions normales du temps de paix.* » « Soient disponibles », qu'est-ce à dire ? Les négociations de la conférence permanente d'armistice de Wiesbaden clarifièrent la question : la SNCF s'engageait seulement à donner la priorité aux demandes allemandes pour faire la guerre, et serait (espérait –elle) payée pour ce service, et à ne pas saboter le réseau. Il n'y avait rien – et pour cause – dans l'armistice de 1940 sur des trains de déportation.

Il existe certes des « droits de la puissance occupante » (Règlement de La Haye, 1907), strictement balisées : un droit de réquisition pour entretenir les troupes d'occupation. Ce n'était pas le cas non plus. On se contenta de cette fiction : train militaire, facturé comme tel par la SNCF à la Reichsbahn en « francs par essieu-km » (à charge pour le gouvernement de Vichy d'en obtenir le paiement).

Puis commencèrent les déportations d'otages « Nuit et brouillard » (les quels étaient puisés par Vichy dans le vivier des internés juifs ou communistes). Et enfin, on atteignit le cœur de la tragédie, les déportations liés à la « solution finale » que les nazis décidèrent d'étendre à la totalité de l'espace qu'ils contrôlaient (mais pas aux prisonniers de guerre du front ouest, ni aux Juifs des « puissances combattantes non occupées », comme les ressortissants américains ou iraniens). Ce fut la « rafle du Vel d'Hiv » et ses contreparties en province.

Nous allons examiner dans la suite de ce texte comment fut décidée et gérée la « grande déportation » consécutive à ce tournant tragique, l'un des plus tragiques de l'histoire humaine. Mais un mot encore sur la base juridique de la participation de la SNCF. Ce souci peut sembler superflu pour ceux qui croient au mythe « maréchaliste » des dirigeants de la France de Vichy agissant pistolet allemand sur la tempe tout en freinant en cachette des quatre fers. Rien n'est plus éloigné de la situation de « collaboration ». Les Allemands, encore une fois, avaient un besoin vital de celle-ci¹⁶ et donc devaient convaincre, « justifier » leurs demandes, dans le registre du droit, si *volkisch* soit-il. Et en tout cas, côté français, que l'on craigne la défaite ou espère la victoire allemande, « se couvrir » est un réflexe de base de tout haut fonctionnaire.

Dans le procès que mon père et mon oncle intentèrent, devant la justice administrative (lorsqu'un revirement jurisprudentiel le leur permit), à l'État et à la SNCF pour les conditions de leur transfèrement de Toulouse à Drancy et les conditions de leur internement à Drancy, la SNCF invoqua en boucle la « convention d'armistice » qui les liait aux autorités allemandes et les « réquisitions » de la part de l'État français. Nous avons vu que la première ne prescrivait rien de la sorte, ni le droit de la puissance occupante, ni le cahier de charge de la SNCF, que les « réquisitions » n'étaient que le substantif du verbe « requérir » et non « réquisitionner », et nous verrons que la SNCF facturait les services « requis ».

D'autres conventions seront passées entre l'État, la SNCF et les Allemands : la convention pour la zone sud après son occupation, la convention de Bamberg pour le paiement par les Allemands des services rendus par la SNCF, mais rien de connu sur le transport des Juifs.

Les avocats de la SNCF de l'époque, entreprise de droit privé, le savaient fort bien et, en tant que conseils, avaient le devoir d'encourager leur direction à se « couvrir » en « régularisant la

¹⁶ Nombreuses illustrations chez Bachelier (onglet 5.5.1), par exemple ce qui suit. En janvier 1943, Münzer admoneste, en présence du secrétaire général SNCF Le Besnerais (ultra-collaborationniste), le directeur du service Mouvements, Goursat, qui résiste en « *s'abstenant de donner suite aux désirs de la HVD, sans même les discuter* ». « *Le président Münzer (écrit Le Besnerais) veut bien reconnaître qu'il y a certaines difficultés d'exploitation, mais il reste persuadé que si la "tête" voulait assainir la situation, elle pourrait, en contrôlant plus étroitement l'exécution du service à tous les échelons. [...]* Le président Münzer croit à une crise de commandement parmi les dirigeants SNCF et il demande formellement à M. Goursat d'imposer sa volonté à tout le personnel placé sous ses ordres. Il suffit, dit-il, de commander pour être écouté, mais il faut vouloir commander. » Goursat, comprenant qu'il est soupçonné de sabotage gaulliste, présente aussitôt sa démission, que Münzer et Le Besnerais refusent ! Ils n'ont en effet personne de sa compétence pour le remplacer.

situation ». C'est ce qu'indique enfin le *memento*¹⁷ d'une rencontre entre le président Fournier, le secrétaire général adjoint de la SNCF Berthelot, et leur ministre de tutelle, J. Bichelonne. Citons le rapport Bachelier (onglet 4-3-16) : « *Un arrangement concernant le transport des prisonniers passé entre Laval et Fournier en août 1943 est signalé dans les conférences de Bichelonne avec la SNCF : "Le président Fournier met le ministre au courant de sa dernière entrevue, le 5 courant, avec le chef du gouvernement. [...] Dans cette même entrevue, la question du transport des détenus a été réglée. M. Berthelot remet au ministre copie de la lettre par laquelle le président Fournier confirme à M. Laval son accord au sujet des suggestions émises par le chef du gouvernement, ainsi que copie des instructions données aux directeurs des régions pour passer exécution. M. Bichelonne approuve les décisions prises par la SNCF."* »

On note que Laval « suggère » et que la SNCF « décide », et transmet elle-même l'accord à ses directions régionales. On note aussi que l'accord est de 1943 alors que les routines ont été mises en place, on va le voir, dès l'été 1942. Mais l'historien note sévèrement : « *Toutefois, ladite lettre adressée par Fournier à Laval pour formaliser cet accord ne figure pas dans les classeurs chronologiques de la correspondance de la présidence du Conseil d'administration de la SNCF.* »

Cette pièce capitale, la lettre Fournier, qui éclairerait sans doute l'essentiel des « 80 % inconnus sur le rôle de la SNCF dans la Shoah » (R. Hilberg), et qui fut sans doute broyée par la SNCF dès l'entrée des Alliés dans Paris, sera sans doute la baleine blanche des historiens concernés lorsque l'État ouvrira ses archives pour la période. Les « instructions aux directions régionales » n'ont pas été retrouvées non plus. Toutefois nous avons assez de pièces pour deviner à peu près ce que la lettre et les instructions contenaient : sans doute un volet financier et un volet organisationnel.

Qui payait quoi ?

Cette question est à l'origine de ce que nous savons aujourd'hui de la collaboration d'une entreprise jusque là considérée comme « résistante », de la base à la présidence. Tout commença avec la découverte, par un ancien résistant, K. Schaechter, enquêtant sur la déportation de ses parents, d'une facture de la SNCF adressée le 12 août 1944 à la préfecture de Toulouse. C'est la facture des transports « *figurant dans le relevé ci-joint (internés, expulsés, etc)* ». Les termes sont comminatoires : « *Je me permets d'attirer votre attention sur les conditions de la Convention des transports de l'espèce, prévoyant que tout retard dans les règlements donnera lieu au règlement d'intérêt moratoires calculés au taux d'escompte de la Banque de France majoré de 1 % etc...* »

La SNCF se faisait donc payer pour cette besogne ? Et avec quel aplomb encore ! Et un tampon à Croix de Lorraine montre que le trésor public de la France libérée a bel et bien payé.¹⁸

¹⁷ Ici, *memento* désigne les notes prises par le ou la secrétaire du ministre, retrouvées miraculeusement dans les archives nationales.

¹⁸ Voir dans *La SNCF et la Shoah* la copie de cette facture, et la suite de mes investigations dans les archives trouvées par K. Schaechter (que m'a confiées Colette, sa veuve). En fait, les autorités de la

Énorme scandale qui entraîna d'abord la commande, par la SNCF, d'un rapport sur le comportement de la SNCF sous l'occupation, confié à l'historien C. Bachelier, puis, en l'an 2000, d'un colloque autour de ce rapport.

Le rapport, puisant dans les archives du Conseil d'administration de la SNCF mais aussi dans les archives nationales, ne fut jamais publié autrement que sous forme d'un épais résumé mis sur Internet, d'un maniement très difficile (par un système complexe d'onglets)¹⁹. Mais ce rapport Bachelier contient l'essentiel de ce que nous savons de la SNCF sous l'occupation.

Il permet d'abord de lever un voile définitif sur cette histoire de « SNCF réquisitionnée ». Pour cela, examinons le cas le moins sensible, le matériel²⁰. Sur des dizaines de pages, C. Bachelier traite de la réquisition de matériel pour le Front Est, non prévue par la convention d'armistice, ni même par l'article 52 de la Convention de La Haye, mais sollicitée par les Allemands au nom justement de la collaboration, revendiquée, de l'État Français à la lutte contre le bolchévisme. Le rapport détaille les manœuvres dilatoires, organisées par la direction, pour retarder le plus possible ces livraisons (qui de fait finissent par assécher les moyens matériels de la SNCF), et l'insistance à les facturer (pour un paiement que Bichelonne finira par obtenir avec la convention de Bamberg, en 1943, l'Allemagne ayant dorénavant un besoin vital de s'assurer la collaboration française).

C. Bachelier peut conclure : alors que la SNCF se présentera plus tard comme « réquisitionnée par la puissance occupante », elle n'a eu de cesse de faire reconnaître tous les services demandés par les Allemands (convois ou cession de matériel) comme des opérations commerciales, et a finalement obtenu gain de cause, réussissant à se faire (à peu près) payer par les Allemands et intégralement par la France (celle de Vichy ou la France libérée).

Passant ensuite au « sujet », C. Bachelier établit que :

* Sur le trajet de Bobigny (la gare du camp de Drancy, plaque tournante de la déportation) à Auschwitz, le maître d'œuvre du convoi est la DR, la quelle prend contact avec la WVD (ou HVD) qui organise, conjointement avec la SNCF, le convoi sur la partie française, convoi accompagné par des gendarmes français jusqu'à la (nouvelle) frontière de Neubourg / Novéant. La facture est adressée par la SNCF au MER, agence de voyage de la DR, laquelle l'adresse à la SS, les gendarmes restant à charge de la France.

* Sur les trajets Province-Drancy tout se passe entre Français. L'organisation des convois est négociée entre la Police et la SNCF puis entre préfets et chefs de gare, et la SNCF envoie ses factures aux préfectures de départ.

* Cas intermédiaire : quand le transfèrement part de la zone occupée vers Drancy. Dans ce cas la SNCF adresse sa facture au MER (et donc on peut supposer que c'est la SS qui règle),

France libre ont d'abord rechigné, parce que le trace écrite de certains wagons de transfèrement étaient manquante, le chef de camp de Toulouse-Noé ayant été fusillé à la Libération !

¹⁹ <http://www.ahicf.com/wv2/rapport/av-propos.htm>

²⁰ Ce détour par la coopération économique peut être extrêmement fructueux pour contextualiser la position de la SNCF dans la Shoah. Cf les travaux de Charlotte Pouly (s'appuyant notamment sur les sources allemandes), par exemple : http://www.academia.edu/7204778/SNCF_1939-1945._Conceptualiser_la_Collaboration_économique_le_système_de_la_wirtschaftliche_Kollaboration

mais comme l'a montré le procès de Papon à Bordeaux, le processus d'organisation est le même qu'en zone sud.

On n'a pas encore retrouvé la « convention de l'espèce » invoquée par la facture Schaechter. Il s'agit probablement d'une mise en forme de l'accord Laval-Fournier de 1943 signalé par le memento Bichelonne, et elle a sans doute connu le même sort²¹.

Quant à la tarification des transports, cela reste un mystère bien qu'il soit couramment affirmé : « au tarif de 3e classe, ou des congés payés ». De longs échanges avec G. Ribeill, indicateur Chaix d'époque en main, je n'ai pu conclure avec certitude, faute de pouvoir mettre en regard les tarifs ajustés de l'inflation avec la seule facture connue « pouvant être » (selon G. Ribeill) celle d'un convoi précis, en passagers-kilomètres : le convoi des Mille à Paris-Austerlitz du 13 août 1942.²² On garde l'impression d'un tel ordre de grandeur, excluant semble-t-il le tarif de fret par wagons entiers et *a fortiori* par convois entiers (en francs par essieu-km, comme pour les convois militaires), pour des passagers transportés « comme du bétail ». En fait, on va le voir : pire que du bétail.

L'organisation des transfètements

Comme on vient de le voir, le rôle de la SNCF est décisif dans l'organisation au départ de chaque convoi, qu'il s'agisse de déportation (vers la Pologne) ou de transfèrement (vers Drancy). Mais comment fut mis en place ce protocole ?

La période décisive accompagna la rafle du Vel d'Hiv (16-17 juillet 1942), avec des mouvements complexes et « expérimentaux » pour vider au préalable Drancy et les camps du Loiret, déjà remplis de prisonniers politiques et de « billets verts », en direction des camps d'Allemagne et de Pologne, puis des tentatives de trains directs Province –Auschwitz, de convois de 2000 passagers, etc.

Du 15 juillet au 4 août 1942 se tinrent plusieurs séances de travail, avec Dannecker présent seulement à la première séance (mais il envoya des instructions complémentaires par lettres), entre la 2e bureau de la Police Française (chef de délégation : Couty), et le chef de la délégation technique de la SNCF à Vichy, Schütz. La SNCF suggéra d'éviter le stationnement de ces convois en gare, et proposa le nom de code « IAPT » (Israélites, Allemands, Polonais, Tchèques) pour désigner leurs occupants. C'est à elle qu'échurent la préparation et le plombage des wagons. En effet, Dannecker ne laissa que deux instructions clés : éviter de mélanger « politiques » et Juifs (les premiers risquant de « mobiliser » les seconds), et utiliser des wagons « couverts » pour empêcher les évasions. Enfin, on se cala sur des convois de déportation de 1000 personnes.

²¹ Voir dans *La SNCF et la Shoah* les raisons qui conduisent à penser que cette lettre - et cette convention - sont toujours entre les mains de l'État, et que la SNCF le sait.

²² Correspondance courtoise contrastant avec le ton agressif de son article, d'où était partie la discussion : « La SNCF a-t-elle facturé ces trains spéciaux ? », *Historail*, janvier 2008, page 84. Ici, l'argument d'autorité, lourdement manié par l'historien contre les victimes (pourtant ingénieurs qui, à la directions d'entreprises industrielles, auront eu affaire toute leur vie à la SNCF en tant que fournisseur de service), jouerait plutôt en faveur de l'économiste.

Ce que n'avait pas prévu Dannecker, c'est la difficulté de réunir en province 1000 Juifs d'un coup. Ce qui entraîna le fiasco d'un convoi de Bordeaux... et la disgrâce pour Dannecker. Il ne manquera jamais de convois pour déporter les Juifs, le vrai problème, policier, sera de remplir les convois planifiés.

On décida donc de monter deux réseaux de drainage séparés, un pour les politiques et résistants, un pour les Juifs, avec un ultime regroupement à Royaulieu (Compiègne) pour les premiers et à Drancy pour les seconds. Les groupes transférés peuvent être dès lors de tailles les plus variées, et en tout cas inférieur à 1000. C'est à ce réseau Province-Drancy, qui ne commencera à se dérégler qu'une fois Paris libéré (août 44 : par la suite quelques convois partirent encore, directement de Province vers l'Allemagne), que nous allons nous restreindre, pour les raisons déjà dites : un cas chimiquement pur de la contribution française à la Shoah.²³

Des négociations Couty – Schütz et des premières expériences résulta un « protocole Bousquet » adressé par télégrammes à tous les préfets de région, les 27 et 28 août 1942. Ces télégrammes confient à la SNCF le soin de sécuriser les ouvertures des wagons de façon à éviter les évasions²⁴, stipule un wagon pour le peloton de gendarmerie française d'accompagnement, et précise : « *Aménager wagons à bestiaux avec paille couchage à prélever sur quantité débloquée pour votre Région [par le service régional du Ravitaillement]. Assurer installation chaque wagon voyageurs et bestiaux récipient eau potable et chaque wagon à bestiaux seau hygiénique ou récipient tenant lieu.* »

²³ Même une usine pétrochimique ne fonctionne pas selon les *blueprints* de ses ingénieurs. C'est pourquoi, n'en déplaise à certains historiens, les « études de cas », les témoignages des participants et en particulier des victimes, sont aussi importants pour reconstituer les faits que les archives qui, par nature, lorsqu'elle sont officielles, en particulier dans une dictature, n'indiquent le plus souvent que « comment les choses doivent ou auraient dû se passer », ignorant les *impedimenta*. Ici, j'indique les protocoles « nominaux » résultant de la lecture des archives par Bachelier. Il est très probable que la réalité soit plus proche d'un brouillard d'exceptions et d'ajustements, s'écartant d'autant plus de la règle que l'on approche de la Libération. Malka Markovitch m'a appris que des Allemands ont conduit des bus de la STCRP (future RATP) quand ses salariés se sont mis en grève...

Dans la réalité les transfèrements Province-Paris peuvent concerner de petits groupes et ne pas nécessiter de « convoi » ni même de « wagon » ; des embarquements se font sur le trajet, etc. Inversement la grande rafle de Marseille conduisit au transfèrement par de très gros convois mélangeant Juifs, résistants, filles de joie et jeunes gens arrêtés sans raison précise, qui furent triés à Compiègne, les Juifs étant alors re-transférés à Drancy puis déportés à Sobibor (<http://jewishtraces.org/janvier-1943-les-rafles-de-marseille/>).

Les témoignages humains sont tout aussi imprécis que les archives, quand ils ne sont pas des erreurs de mémoire. Par exemple les 4 consorts Lipietz, arrêtés très tardivement à Pau (mai 1944), furent accompagnés par deux *feldgrau* dans un train pour Toulouse (qui achetèrent les billets au guichet, et avec qui ils purent bavarder en allemand), puis transférés dans un wagon fermé et bondé sans pouvoir me dire si les autres wagons étaient aussi remplis de prisonniers. Arrêtés sur le quai de Limoges par des humanitaires distribuant de l'eau, ils furent surveillés par d'autres *feldgrau* peu intimidants sans pouvoir me dire si ces Allemands étaient aussi dans le convoi ou gardaient la gare contre les maquis de Guingouin, etc.

²⁴ Bachelier, onglet 4-3-7. Cela aboutit en règle générale à écarter l'usage de voitures de 3^e classe. Toutefois, certains télégrammes précisent « voiture de 3^e classe pour les femmes », disposition dont se prévaudra l'archevêque de Lyon mais qui disparaîtra rapidement.

Les rapports établis à l'entrée de la Zone nord par les officiers de gendarmerie témoigneront de la vigilance avec laquelle ces précieux récipients étaient récupérés au passage de la ligne de démarcation, afin d'éviter qu'ils ne soient « égarés » en Zone nord...

Le supplice des trains

Nous reviendrons sur cette question de l'eau, mais une remarque importante d'abord.

C'est donc le télégramme Bousquet qui qualifie officiellement et pour la première fois les wagons de déportation ou de transfèrement de « wagons à bestiaux ». Google propose aujourd'hui, quand on entre cette expression, des dizaines de références à la déportation, avant de livrer une définition du vrai wagon à bestiaux : « *aéré par des claires-voies pour permettre aux bestiaux de respirer* ». Il n'en sera jamais ainsi dans la réalité de la déportation. Au contraire, le wagon de déportation est le wagon K, classique wagon de marchandises doté de fenêtres que la SNCF obstrue, en empêchant les déportés de respirer.

Ce qui constitue le wagon K de déportation en « wagon à bestiaux », c'est quand, en quelques quarts d'heures, il transforme des êtres humains en bestiaux.²⁵ Le wagon de déportation « à bestiaux » n'est pas qu'un parallélépipède de bois monté sur roues. C'est un rapport social. Le même wagon K peut légalement transporter des hommes et des animaux : « 40 hommes, 8 chevaux en long ». C'est l'héritier direct du modèle de la Voie sacrée qui transporta, au secours de Verdun, les Poilus qui n'en reviendraient pas, et qui « *sentait le tabac, la laine et la sueur* ». C'est le même qui en 1945 ramènera dans la joie et les rires les prisonniers et les déplacés, et, à part quelques grincheux, nul ne songea alors à les appeler « wagons à bestiaux ».

Le rapport social qui constitue le wagon K en wagon à bestiaux, c'est d'abord l'entassement, pour des dizaines d'heures, d'enfants et de vieilles dames sans pouvoir s'asseoir, bien au delà des « 40 hommes ». C'est le « tenant lieu de seau hygiénique » rempli en un quart d'heure – et ensuite hommes et femmes entassés devront faire leurs besoins les uns sur les autres. C'est l'eau potable dont le récipient est « prévu » par le protocole Bousquet sans qu'il soit explicitement rappelé que la SNCF avait le devoir de le remplir régulièrement. Et le choix de la SNCF sera de ne pas arrêter le train afin de remplir les récipients, pour ne pas « désheurer » ses convois.

Nous ne saurons peut-être jamais ce que contenait la lettre de Fournier à Laval, et, alors que la SNCF retrouve dans ses archives des copies de « télégrammes Bousquet » et les brandit pour sa défense, on n'a pas encore retrouvé ses contreparties dans la correspondance entre Fournier et les directions régionales de la SNCF, pourtant indiquées dans le memo Bichelonne. Nous ne pouvons que constater, à partir des témoignages, ce que devaient être ces consignes de la direction SNCF.

Ce sont les témoignages quasi unanimes des survivants : « *Naturellement il n'y avait pas d'eau, il fallait guetter la goutte qui se formait sous le toit, par condensation* », ce sont les souvenirs des cheminots de base, horrifiés, qui arrosent au passage les wagons avec les

²⁵ Lire sur ce processus le témoignage sobre et précis de mon oncle Guy en annexe de *La SNCF et la Shoah*.

manche à eau pour locomotives²⁶. Ce sont les protestations des cadres SNCF contre les associations humanitaires qui font arrêter les trains pour distribuer de l'eau aux malheureux. C'est un rapport de police qui s'indigne que la SNCF ait entassé 83 transférés dans un wagon et placé leurs bagages dans deux autres wagons, au lieu de répartir les passagers sur les trois wagons. C'est le capitaine d'une escorte qui, indigné, répartit ses hommes dans les wagons à bestiaux pour aider les déportés.

Par bien des aspects, et pour des mobiles n'ayant pourtant aucun rapport (nous y reviendrons), les descriptions de ces dizaines d'heures d'enfermement rappellent les descriptions des prisons de la dictature syrienne ou des bagnes de Poulo-Condor. Les effets mortifères de ces traitements inhumains sont très mal documentés²⁷. Bachelier cite par exemple ceci : un cheminot FTP de Chalon (passage de la ligne de démarcation provoquant des arrêts), entendant des hurlements de femmes sortir d'un convoi à l'arrêt, parvient, sans le soutien de son chef de gare, à bloquer le convoi en changeant les étiquettes sur les wagons. Il court chercher une religieuse de la Croix-Rouge, qui impose l'ouverture des wagons. De nombreuses femmes étaient déjà mortes, de soif, de chaleur, de folie. On ne fut pas autorisé à évacuer leurs cadavres.

La culpabilité de la direction SNCF

Le drame qui précède souligne la présence de deux types d'agents perturbant la « bonne marche » des transfèrements par la SNCF : les humanitaires et les cheminots résistants.

L'ampleur de la résistante cheminote est connue. Encore faut-il souligner que si, en France, la Résistance armée n'a jamais cherché à libérer de force un train de déportation²⁸, la résistance cheminote a puissamment aidé les fugitifs (juifs ou prisonniers évadés) à s'échapper *avant* leur arrestation. Mais, conclut C. Bachelier : « *Des cheminots ont manifesté des actes de solidarité, individuels et isolés, avec les persécutés. Aucune protestation contre ces transports émanant de la SNCF ne figure ni dans les archives, ni dans les témoignages.* »

H. Rousso, dans son bilan du Colloque organisé en 2000 autour du rapport Bachelier, pose les trois questions décisives : « *La SNCF participait-elle à l'organisation technique de la déportation ?* » ; « *Disposait-elle d'une marge de manœuvre dans la négociation et surtout*

²⁶ *Envoyé spécial*, France 2, 15 juin 2006.

²⁷ C. Bernadac a consacré un livre entier de témoignages au convoi 7909 du 2 juillet 1944 : *Le Train de la Mort*, éd France-Empire, 1970. 500 personnes sur 2000 y moururent, à l'issue d'un supplice littéralement dantesque. Certes il s'agit d'un convoi exceptionnel n'entrant pas dans le champ de notre étude : un Compiègne-Dachau sous responsabilité essentiellement allemande. Mais le tableau clinique donne un aperçu de ce qui a pu aussi se passer dans certains convois Province-Drancy.

²⁸ Un seul train de déportation fut pris d'assaut par la Résistance : ce fut en Belgique. En France, outre le geste de Léon Bronchart, on trouve dans le rapport Bachelier la mémoire d'un convoi de STO qui se répandit dans la nature à peine quittée la gare de Montluçon et surtout, dans les jours de la Libération, plusieurs cas de trains « dévoyés » par les cheminots. Mais le dernier train parti de Clermont-Ferrand, le 22 août 1944, parvint (quel exploit !) à se faufiler entre les troupes des débarquements de Normandie et de Provence qui allaient faire leur jonction, à travers des campagnes où il n'y avait plus d'Allemand, et où il n'y avait plus aucun risque à s'arrêter et libérer les déportés promis à un assassinat certain.

dans la mise en œuvre ? » ; « En a-t-elle usé pour améliorer les conditions de transports des déportés ? », et répond nettement : « oui », « oui » et « non »²⁹.

Quels pouvaient être les mobiles des hommes qui dirigeaient la SNCF, de la présidence au chef de gare, et participèrent à de tels crimes ? Encore une fois, je ne parle pas des crimes commis à destination (à Auschwitz), mais de ceux commis dans les wagons français, sur des rails français, par des Français, crimes que, si un procès au pénal avait pu avoir lieu, on aurait sans doute qualifiés de « traitements inhumains ayant entraîné la mort sans intention de la donner, mais pas non plus de l'éviter » ou encore « mise en danger volontaire de la vie d'autrui » ? On a parlé de peur des sanctions, de carriérisme, j'ai évoqué l'antisémitisme des élites... Il est évident que le régime de Vichy a choisi les dirigeants de la SNCF dans le vivier, assez large dans l'entre-deux-guerres, de la bourgeoisie antisémite, et plus précisément chez les technocrates préfascistes des clubs tels qu'Ordre Nouveau.

Mais beaucoup plus intéressante et utile pour l'avenir est la prise en compte, au delà même du « syndrome du pont de la Rivière Kwai », du dévouement au « système », aux intérêts y compris financiers de l'entreprise, mais plus encore à l'idéologie même de la SNCF, à sa « religion d'entreprise » : faire fonctionner un réseau, spatialement déployé, comme une horloge.

C. Bachelier a montré en long et en large les efforts déployés pour freiner le prélèvement de matériels par les Allemands. Il a publié les consignes tactiques données par la direction (notamment J. Berthelot, brillant collaborationniste) pour refuser aussi longtemps que possible de céder à chaque demande allemande. Paraphrasant ces textes de la direction, j'ai tenté dans mon livre d'imaginer ce qu'auraient été les consignes équivalentes pour freiner le transfèrement de Juifs : « désheurer à tout prix ».

« L'État nous demande de transporter des Israélites dans des conditions inhumaines pour les livrer aux Allemands, qui les conduiront à une mort hautement probable. Cette obligation n'est nullement incluse dans la convention d'armistice, ni dans le droit de la puissance occupante défini par l'article 57 de la convention de La Haye, ni dans les conventions passées avec l'État, ni dans le cahier de charges de la SNCF. En conséquence, et dans l'attente de contrordre, tous les chefs de gare sont appelés à retarder le plus longtemps possible le passage des trains de déportés vers la zone occupée et a fortiori vers l'Allemagne. Pour ce faire, ils refuseront de violer le règlement qui prévoit quarante hommes par wagon couvert, et exigeront à chaque fois un ordre écrit de la direction nationale de la SNCF, laquelle en réfèrera et au gouvernement et à la commission d'armistice de Wiesbaden ; ils exigeront la mise en place pour les passagers surnuméraires de wagons supplémentaires (qu'ils se hâteront de trouver sans précipitation, en veillant à leur état et à leur propreté) ; ils programmeront les arrêts les plus longs et fréquents possible pour assurer, conformément aux accords SNCF-2e Bureau, l'approvisionnement en eau et le vidage des seaux hygiéniques, etc. »

Hélas ! C. Bachelier, qui avait la même idée en tête, fut forcé d'admettre que les textes de ce genre n'existent pas. Au contraire, il trouva des protestations de la SNCF contre la gendarmerie qui livre en gare plus de Juifs que prévu. Non que les chefs de gare et de réseau soient choqués d'avoir à transporter plus de Juifs dans de telles conditions ! Mais pas question d'aller quérir un wagon supplémentaire : on risquerait d'être « désheuré » et de

²⁹ <http://www.ahicf.com/ww2/intervention.htm#rousso>

louper le créneau de passage de la ligne de démarcation (dans le mauvais sens, bien sûr).
Donc on les entasse...

Plus grave encore : les protestations des cadres contre les humanitaires (la Cimade, la Croix Rouge, les Quakers, et même l'Église catholique) qui tentent d'arrêter les trains pour distribuer de l'eau. Lors d'un débat radiophonique autour du procès « Georges Lipietz contre État et SNCF », le secrétaire général de la SNCF de 2006, Paul Mingasson apostrophe l'avocat des consorts Lipietz, Rémy Rouquette : « *Mais vous sous-entendez que la direction de la SNCF a délibérément privé d'eau les déportés ?* » L'avocat confirme : « *Effectivement, dans le rapport Bachelier, on trouve la protestation des cadres de la SNCF contre les organisations caritatives comme la Croix-Rouge qui arrêtaient les trains pour essayer de donner à boire aux déportés !* » Paul Mingasson prend alors un air triomphant : « *Je vais vous expliquer pourquoi. Vous voulez savoir ? Eh bien voilà. La SNCF, **aujourd'hui comme à l'époque**, c'est un système assez complexe de trains qui se succèdent etc., etc. Je suis au regret de vous dire que les chemins de fer fonctionnent d'une certaine façon. Les cheminots essaient de faire fonctionner les chemins de fer. C'est leur métier de base.* »³⁰

Conclusion

« *Aujourd'hui comme à l'époque* »... C'est tout l'enjeu de la Justice et du devoir de mémoire : analyser et condamner les fautes passées pour en éviter le retour.

La justice française n'a eu qu'une fois l'occasion de juger la SNCF en tant que telle : dans le procès G. Lipietz et consorts, en tribunal administratif de Toulouse. C'est uniquement son statut de société d'économie mixte qui obligea à distinguer son cas de celui de l'État, les règles de prescription n'étant par exemple pas les mêmes. Le tribunal conclut à sa propre compétence (la SNCF ayant en l'occurrence des prérogatives de puissance publique, comme par exemple un arbitre de ligue 1 de football), fit partir la prescription du moment où la responsabilité propre de la SNCF fut portée à la connaissance des victimes, c'est à dire du rapport Bachelier ; il mit en avant la discordance entre le protocole Bousquet et l'absence d'eau comme faute de service « détachable » des ordres de Vichy.

En appel, la SNCF gagna sur l'objection de compétence : selon le Conseil d'État, elle ne serait pas un service public... Il n'appartenait donc pas au tribunal administratif de Toulouse de la juger³¹. Il reste qu'au bout de 6 ans de débats contradictoires, il le fit, sur le fond, et il reste le seul. Voici son jugement :

« *Considérant que si la SNCF se prévaut de la convention d'armistice du 22 juin 1940 et de ce qu'elle agissait sur réquisitions des autorités françaises, il résulte de l'instruction, et notamment du rapport documentaire précité [Bachelier], que la direction de l'entreprise, pourtant informée de la nature et de la destination des convois vers Austerlitz en vue de leur*

³⁰ <http://lipietz.net/?breve170> . L'archive de l'émission de France Culture n'est plus en ligne.

³¹ Mais un tribunal de l'ordre judiciaire se serait heurté à l'objection de prescription à moins que ne soit reconnu le crime contre l'Humanité. Or prédomine aujourd'hui la doctrine selon laquelle on ne peut attaquer au civil pour ces crimes qu'une fois qu'ils ont été jugés tels au pénal. Et il n'y avait plus de « Papon de la SNCF » à juger. Certes on peut aujourd'hui attaquer au pénal une personne morale, la SNCF, mais cette loi n'est pas rétroactive. Échec et mat sur le plan judiciaire : les bourreaux, comme Papon, qui a pu se faire rembourser par l'État une partie de sa condamnation, ont plus de droits que les victimes.

internement à Drancy, puis de leur déportation, n'a jamais émis ni objection ni protestation sur l'exécution de ces transports, effectués comme il vient d'être dit à la demande du ministère de l'Intérieur ; qu'alors pourtant qu'elle facturait systématiquement ces prestations de transport à l'État comme « transports du ministère de l'Intérieur » au tarif 3e classe, et qu'elle a continué à réclamer le paiement de telles factures après la Libération, la SNCF utilisait à cette fin, comme pour le transport des consorts Lipietz de Toulouse à Paris-Austerlitz, des wagons destinés au transport de marchandises ou d'animaux, dont ses agents avaient eux-mêmes obstrué les ouvertures, sans fournir aux personnes transportées ni eau, ni nourriture, ni conditions minimales d'hygiène ; que, dès lors que les écritures de la SNCF ne font nullement état d'une quelconque contrainte susceptible de justifier de tels agissements, ceux-ci présentent un caractère fautif et engagent sa responsabilité pleine et entière. »³²

Ce n'est que bien plus tard que, soumise à une menace de boycott par les États de Floride et Californie, le président actuel de la SNCF, G. Pépy, se résolut à prononcer à Bobigny le discours de contrition de la direction de l'entreprise. Un discours millimétré en fonction de la défense de la SNCF face aux tribunaux américains. Alors qu'en France elle avait plaidé victorieusement sa nature de pure entreprise commerciale, non sujette au jugement de la justice administrative, elle plaide au contraire aux USA qu'elle n'était qu'un simple rouage de l'État Français et donc couverte, aux États-Unis, par « l'exception de souveraineté ».

Mais qu'importe ici. Le discours de G. Pépy a dit l'essentiel : *« Non, il n'y avait pas qu'« Auschwitz au bout de ces voies », il y avait l'horreur des trajets, les déportés entassés dans les wagons ». Et en face : « les visages de l'insoumission et de la révolte, masquée ou totale. Plus que partout ailleurs il y a des cheminots résistants qui ont sauvé l'honneur de leur métier [...], qui ont payé de leur vie leur insoumission, leur résistance à l'occupant nazi et à ses collaborateurs de Vichy (...) Et cette page courageuse de l'histoire des chemins de fer, je veux que les jeunes cheminots la connaissent eux aussi à leur entrée dans l'entreprise. »*

Puisse la direction de la SNCF tenir un jour sa promesse, non seulement à l'égard des jeunes cheminots de base, mais aussi à l'égard de ses cadres dirigeants, ceux qui pensent qu'aujourd'hui comme à l'époque, la SNCF n'est qu'un système assez complexe de trains qui se succèdent.

³² <http://lipietz.net/IMG/pdf/TaToulouseJugementLipietz.pdf> On lira également avec le plus grand profit le réquisitoire du rapporteur public (en 2006 : « commissaire du gouvernement »), Christophe Truilhé. Pas seulement parce que, au delà de la technicité de son argumentation, il a su faire preuve d'une remarquable humanité. Mais aussi parce qu'à la faveur d'un détour non nécessaire de sa démonstration, il a prononcé également un réquisitoire implacable contre la veulerie de sa propre administration, la justice administrative, sous l'occupation. Voir : <http://helene.lipietz.net/spip.php?article44>