

Melun, le 14 mars 2007

COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL DE BORDEAUX

RÉPONSE AUX OBSERVATIONS COMPLÉMENTAIRES DE LA SNCF APRÈS RÉOUVERTURE DES DÉBATS

dossier n° 06BX01570

POUR Les consorts L... et Monsieur G... S... (dit Guy), ayant tous pour
avocat la SELARL ACACCIA 19 rue des Mézereaux 77000 MELUN
agissant par Rémi Rouquette

intimés

CONTRE: La SNCF, ayant pour avocats Me Baudelot et Me Guénaire

appelante

DISCUSSION

Le mémoire en réplique n°3 de la SNCF appelle quelques ultimes observations qui porteront respectivement sur la portée des documents produits, reçus le 14 mars 2007, et sur le régime de la responsabilité des personnes réquisitionnées.

I) La portée des documents produits

Ainsi après six ans de procédures et alors que la SNCF a répété maintes fois que ses archives sont inventoriées et classées, elle produit deux documents relatifs à la même opération qu'elle présente comme un ordre de réquisition.

Tout d'abord, à l'évidence, ces documents infirment manifestement la thèse selon laquelle la contrainte venait des nazis. Surtout, il ne s'agit pas d'une réquisition (A) et cela ne prouve pas une contrainte absolue (B) a fortiori en 1944 (C). Le contenu des documents (D) montre qu'il s'agit d'une simple commande (E).

A) La nature des documents

1) Le document en violet

Le document en violet ne s'adresse pas à la SNCF. C'est une instruction avec la mention « TRES SECRET » adressée au préfet par le secrétaire général à la police. Il s'agit donc de l'usage du pouvoir hiérarchique et non d'une réquisition. C'est une instruction donnée dans le cadre du pouvoir hiérarchique et cela ne peut pas être une réquisition.

2) Le document en marron

Seul le document en marron est adressée à la SNCF.

Ce document est analogue ou identique à ceux cités par le rapport Bachelier et cités par les exposants (premier mémoire en défense, n° 69 et suivants). Il s'agit d'une commande adressée à la SNCF et non d'un acte de contrainte pour la forcer d'assurer une prestation qu'elle refuserait sans ordre de réquisition. Il n'y a aucun terme évoquant un ordre et encore moins une menace pour le cas où la SNCF n'obtempérerait pas.

Cette pièce 3, c'est à dire la commande à la SNCF comporte uniquement comme texte : « *le conseiller d'État, préfet régional, requiert la SNCF de mettre à sa disposition pour un transport de Nice à le Bourget-Drancy quatre wagons de voyageurs, vingt-quatre wagons couverts, transport de 713 personnes par train spécial se décomposant comme suit : escorte 153 — hommes 274 — femmes 281 — enfants de moins de 10 ans : 5 — [TOTAL] 713. La dépense sera réglée par mémoire en la forme habituelle* ».

B) L'absence de contrainte

On voit que le préfet, sur instruction, commande une prestation à la SNCF mais manifestement ne la force pas. D'ailleurs, le document comporte l'indication claire que les sommes sont payées « *par mémoire en la forme habituelle* » ce qui implique que la dépense s'insère dans un cadre déjà institué, donc nécessairement d'ordre contractuel en l'absence de réquisition. Ce cadre est sans aucun doute la fameuse « convention régissant les transports de l'espèce » que la SNCF s'abstient toujours de produire.

C) La date des documents

Même si ce document devait être interprété comme un ordre de réquisition, cela ne prouverait qu'une réquisition en 1942, non en 1944. Or, les données factuelles de la collaboration n'étaient pas les mêmes en août 1942 et en mai 1944. En 1942, il s'agissait du début de cette sinistre entreprise. La première conférence sur la déportation s'était tenue le 10 juillet 1942 avec la participation de la SNCF. Et ce document va dans le sens d'une signature de la « convention régissant les transports de l'espèce » antérieure.

Même si le document avait été une réquisition en 1942, cela n'établirait nullement que la SNCF ait été réquisitionnée ensuite. Tout au contraire, il est même probable que s'il y a eu d'éventuelles réquisitions à l'origine, elles aient été remplacées par un plus système plus simple : le bon de commande dans le cadre de la fameuse « convention régissant les transports de l'espèce » qui ne devaient être guère différent de ce document. La SNCF ne produit d'ailleurs toujours pas cette convention, qui est très probablement un avenant au cahier des charges, lequel prévoyait déjà des transports administratifs pour les détenus et condamnés, ce que n'ont jamais été les Juifs.

D) Le contenu de la commande

Il ne résulte pas termes même de cette pièce et de la pièce annexe, interne à l'État français, que la SNCF devait priver ses voyageurs d'eau et d'hygiène.

Au contraire, dès lors que l'État fournissait les récipients, il en découlait nécessairement que l'eau devait être fournie par la SNCF à titre d'accompagnement de sa prestation. Il en découlait également qu'elle avait la charge de vider les tinettes.

Parce que la SNCF maîtrisait l'organisation matérielle, elle avait nécessairement à sa charge de fournir l'eau et de vider les tinettes.

Rien n'imposait davantage d'entasser les passagers. Ces documents n'interdisaient pas davantage à la SNCF de mettre de l'eau en quantité suffisante ou d'aménager les wagons. Et en mai 1944, seul transport concernant le présent dossier, la SNCF savait non seulement que la température risquerait d'être élevée (compte tenu de la saison) et que le voyage serait très long (compte tenu des désorganisations des transports) : elle devait donc prévoir de l'eau en quantité abondante. Elle aurait dû prévoir le changement de tinettes en cours de route pour que les victimes ne soient pas transformées en bestiaux.

E) La nature de simple commande

Enfin, ces documents ne se différencient en rien d'une simple commande que la SNCF aurait reçue de l'État. À lire d'ailleurs le mémoire de la SNCF il n'y aucune mention permettant de conférer à ce document un caractère extra-contractuel, le préfet employant le vocable « requiert » et non « ordonne ».

Ces documents ne prouvent donc pas, pour le transport de 1942, et a fortiori pour celui en cause dans l'espèce, une contrainte. Ils définissent des conditions ultra-minimales de transport ; ils n'interdisent pas de faire mieux, notamment en considération de la durée prévisible du transport en 1944 et de la température de saison.

Quant aux observations de la SNCF (bas de la page 4 et début de la page 5) sur l'absence de preuve des réquisitions, les exposants s'en tiennent à leurs écritures précédentes sur l'usage du mot *réquisition* au sens de « demande » dans le cadre de la « convention régissant les transports de l'espèce ». Quant à l'exploitation de la phrase de M. Bachelier par la SNCF, les exposants y ont déjà répondu (notamment § 20 et suivants du premier mémoire).

II) Sur la prescription

S'agissant des faits dissimulés par la SNCF et révélés par le rapport Bachelier, les exposants renvoient à leurs écritures précédentes que la SNCF ne paraît pas avoir lues (§ 19 à 32) et notamment le fait qu'elle ait fait croire pendant des décennies

qu'elle avait résisté, qu'elle n'avait pas collaboré, qu'elle ne s'était pas payer, qu'elle était contrainte, qu'elle n'a cessé de falsifier l'histoire de décembre 1944 jusqu'au rapport Bachelier.

Les exposants ne savaient donc rien des responsabilités propres de la SNCF et pensaient comme tout le monde que ses mensonges étaient vérités.

III) Le principe de la responsabilité

Les exposants contestent donc qu'il s'agit d'une réquisition. Mais même si cela était le cas, cela ne changerait pas la responsabilité de la SNCF.

A) Rien ne s'oppose à la responsabilité d'une personne réquisitionnée

La SNCF soutient que seule la responsabilité de l'État saurait être engagée en se prévalant de l'opinion du professeur Gaudemet. Mais cet auteur se borne à indiquer « qu'il est admis que... » ce qui n'est pas une démonstration de l'existence de la règle.

De plus, en supposant même que la phrase du professeur Gaudemet corresponde au droit positif, elle signifierait simplement que le réquisitionné condamné à indemniser la victime (responsabilité primaire) a le droit d'exiger de l'État un remboursement (responsabilité secondaire).

Mais une telle analyse ne concerne ne concerne que les rapports entre l'État et la SNCF, non les rapports entre les victimes et la SNCF. Cela a d'ailleurs toujours été la position des exposants qui estiment que la SNCF pourrait former une action en garantie ou récursoire contre l'État. Son choix de ne pas faire jouer cette voie de droit contre celui qu'elle estime le responsable ne saurait concerner les victimes et encore moins les pénaliser.

Plus généralement, une personne morale réquisitionnée est moins contrainte qu'un fonctionnaire soumis au pouvoir hiérarchique. Dès lors que l'incontestable soumission de Papon au pouvoir hiérarchique ne l'exonérait pas de sa responsabilité envers ses victimes, il n'y a aucune raison que la prétendue soumission de la SNCF au pouvoir de l'État l'exonère de sa responsabilité.

B) La méconnaissance du devoir de désobéissance

Il est en outre de règle que toute personne est tenue de désobéir à un ordre manifestement illicite et a fortiori à un ordre dont l'exécution contribue à la commission d'un crime. Si un fonctionnaire est tenu de désobéir à un ordre d'accomplir un délit (CE 10 novembre 1944, Langneur, Lebon p. 288) cela vaut a fortiori pour une personne morale comme la SNCF, qu'elle soit liée à l'État par contrat ou par réquisition. La SNCF ne saurait donc s'exonérer de sa responsabilité par le simple fait qu'elle était tenue d'obéir. Pour qu'un ordre illicite puisse l'exonérer de toute responsabilité il faudrait qu'elle démontre avoir tenté de désobéir, ce qu'elle n'a jamais essayé de faire, tous les documents produits, y compris le rapport Bachelier, établissant au contraire le caractère volontaire de sa participation, que même Serge Klarsfeld lui a reproché lors du colloque de 2000.

Elle pouvait d'autant plus tenter de désobéir aux ordres de réquisition prétendus que la SNCF est une personne morale, que ses dirigeants de l'époque étaient tous engagés dans la collaboration (en particulier son Président M. Fournier, dont il a été démontré qu'il était un antisémite convaincu et que **ce n'était pas son premier poste de responsabilité dans la direction de la politique antisémite de Vichy**) ce qui leur assurait une incontestable protection.

Une tentative de la SNCF de désobéir aux réquisitions prétendues n'aurait certainement pas mis la SNCF dans un état de péril tel qu'elle aurait risqué sa survie en tant que personne morale. Car si l'on peut admettre que dans certains cas, les exécutants secondaires étaient dans l'impossibilité matérielle de désobéir (encore que le cas de Bronchard déjà cité prouverait plutôt le contraire), rien ne va dans le sens que les dirigeants de la SNCF ne pouvaient pas tenter de refuser ces missions. Il ne serait pas sérieux de prétendre que les membres de son conseil d'administration auraient risqué la mort en tentant quelque chose pour humaniser les trains.

La SNCF ne démontre donc même pas une contrainte irrésistible empêchant toute tentative de désobéissance de ses dirigeants. Elle ne démontre pas davantage que l'État lui ait interdit de transporter les victimes dans des conditions décentes. Elle ne démontre même pas avoir averti l'État que l'exécution de tels ordres était inhumaine compte tenu de la durée des trajets, de l'équipement des wagons et du nombre de victimes, ce qui contraste d'ailleurs avec l'attitude de certains préfets (voir premier mémoire n° 222) qui se sont plaints à l'époque que la SNCF ne respectait

même pas les instructions de l'État.

C) La SNCF n'a pas même respecté la demande de l'État

De surcroît, même si la SNCF avait démontré qu'elle ne pouvait pas s'opposer au principe même des transports, il resterait que l'État n'imposait que des conditions de transport ultra-minimales mais n'interdisait pas à la SNCF de prévoir des conditions décentes adaptées à la durée prévisible du transport. Elle n'allègue pas qu'elle aurait été menacée de sanctions si elle avait tenté d'assurer un peu de confort aux victimes.

D'ailleurs, la SNCF se garde d'indiquer pourquoi elle a transporté Madame Stéphanie S... et Monsieur Guy S... en wagon à bestiaux tandis que la commande qu'elle invoque impliquait des voitures pour les femmes et enfants (ce qu'était Guy S...). Il est vrai que la raison de ce choix est évidente : gagner de l'argent. Or, assurer un minimum de confort que nul ne lui interdisait aurait été à ses frais et elle ne voulait pas perdre le moindre franc dans cette affaire.

D) L'imputabilité à la SNCF est donc démontrée

En outre, la SNCF se contredit encore. Elle prétend qu'elle n'a pas soutenu bénéficier d'un régime d'irresponsabilité tout en prétendant qu'une personne réquisitionnée n'est jamais responsable. N'être jamais responsable et être irresponsable, c'est bien la même chose.

Elle essaie certes de se rattraper en invoquant le principe d'imputabilité. Mais la règle de l'imputabilité va parfaitement dans le sens de la responsabilité de la SNCF. En effet, le préjudice lui est imputable parce qu'elle n'a pas tenté de désobéir et parce qu'elle a accepté à travers la « convention régissant les transports de l'espèce » d'assurer volontairement ces transferts, ladite convention étant exécutée aux moyens de commandes de l'État.

Le préjudice lui est également imputable parce qu'elle n'a même pas respecté la règle des voitures à voyageurs pour les femmes et enfants, parce qu'elle n'a pas cherché à assurer un minimum de confort en fournissant de l'eau et des conditions d'hygiène alors que rien ne lui interdisait de le faire et qu'elle avait au contraire la charge du renouvellement de l'eau et du vidage des tinettes.

Synthèse

En définitive, les documents produits, qui ne sont pas des ordres de réquisitions, mais une instruction hiérarchique interne à l'État et une commande, ne changent rien à l'analyse du dossier car ils ne prouvent pas que la SNCF ait subi une contrainte quelconque.

À supposer même qu'au tout début des transferts vers les camps d'internement il y ait eu des réquisitions (toujours pas produites) elles ont été rapidement remplacées par des bons de commandes dans le cadre de la « convention régissant les transports de l'espèce ». Cela ne prouve en rien une contrainte sur la SNCF qui collaborait volontairement, parce que ses dirigeants (et en premier chef son président) adhéraient à la politique anti-sémite de l'Etat (et n'auraient d'ailleurs pas été dirigeants si ce n'avait pas été le cas).. Elle était volontaire et non contrainte comme le prouvent notamment sa participation aux conférences de la déportation, l'absence totale d'utilisation des marges de manœuvre dont elle disposait, les félicitations de Pétain, les protestations contre ce qui ralentissait le service public et encore le fait qu'elle imposait aux femmes et aux enfants des conditions encore plus dures que celles prévues par le document qu'elle produit.

Quant à son analyse juridique de la prétendue réquisition, elle repose sur la confusion entre le régime de la responsabilité secondaire qui effectivement lui aurait peut-être permis de se faire garantir par l'État si elle l'avait demandé, et le régime de la responsabilité primaire qui seul importe dans les rapports entre elle et ses victimes. Les faits lui sont imputables car la contrainte absolue ayant le caractère de force majeure n'est pas démontrée.

CONCLUSIONS

Par tous ces moyens et tous autres à produire, déduire, ou suppléer, au besoin même d'office, les exposants persistent en leurs moyens et conclusions antérieurs.

Rémi ROUQUETTE, SELARL ACACCIA