

lettre recommandée avec accusé de réception  
Melun, le 17 octobre 2006

**COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL DE  
BORDEAUX**

**DÉFENSE**

**dossier n° 06BX01570**

POUR Les conjoints LIPIETZ et Monsieur Guidéon 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 avocat Me Baudelot,

appelante

## SOMMAIRE

<b><i>OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES</i></b> -----	<b>4</b>
<b><i>FAITS</i></b> -----	<b>5</b>
<b>A) Faits propres aux exposants</b> -----	<b>5</b>
1) Année 1944-----	5
2) Période contemporaine-----	7
<b>B) Faits généraux</b> -----	<b>8</b>
1) Pendant la guerre -----	8
2) Immédiatement après la guerre -----	11
3) Dans la période contemporaine -----	14
<b><i>PROCÉDURES</i></b> -----	<b>18</b>
<b><i>DISCUSSION</i></b> -----	<b>19</b>
<b>I) L'absence de contrainte absolue</b> -----	<b>19</b>
<b>A) L'absence d'ordre de réquisition</b> -----	<b>19</b>
1) Il n'y a pas de preuve que le train était réquisitionné -----	19
2) Il n'y a pas de preuve que la réquisition était généralement utilisée -----	20
3) Le comportement procédural de la SNCF-----	25
<b>B) L'inopérance des moyens tirés de la convention d'Armistice</b> -----	<b>25</b>
1) L'erreur sur la convention d'armistice-----	26
2) Le transfert à Drancy : une opération française-----	28
<b>Conclusion de la première partie</b> -----	<b>29</b>
<b>II) Sur la compétence de la juridiction administrative</b> -----	<b>30</b>
<b>A) La question des prérogatives de puissance publique</b> -----	<b>30</b>
1) La règle de répartition des compétences-----	30
2) La détention de prérogatives de puissance publique -----	31
3) Les prérogatives sont à l'origine du préjudice -----	38
4) Le service public était administratif-----	38
5) Conclusion sur les prérogatives de puissance publique-----	38
<b>B) Les effets de la réquisition prétendue et de l'Armistice</b> -----	<b>39</b>
<b>C) Sur l'argument de l'article 136 § 3 du code de procédure pénale</b> -----	<b>39</b>
1) L'article 112 du code d'instruction criminelle-----	39
2) L'existence des textes antisémites-----	40
3) L'article invoqué ne vise pas les atteintes à la dignité humaine-----	41
<b>D) La position américaine de la SNCF</b> -----	<b>41</b>
<b>Conclusion sur la compétence</b> -----	<b>42</b>
<b>III) Sur l'exception de prescription</b> -----	<b>43</b>
<b>A) La prescription décennale n'est pas acquise</b> -----	<b>43</b>
1) La publication du rapport Bachelier-----	43
2) La prescription ne peut courir avant la publication du rapport Bachelier -----	57
3) La prescription ne peut commencer à courir avant la publication de l'arrêt Papon 60	

4) Les preuves de la responsabilité étaient retenues par la SNCF ou l'État -----	62
5) À titre subsidiaire, le préjudice n'est pas consolidé-----	62
6) La prescription n'est pas opposable-----	64
5) Synthèse sur la prescription décennale -----	66
<b>B) Sur l'imprescriptibilité -----</b>	<b>66</b>
1) Les fondements de l'imprescriptibilité -----	66
2) L'absence de fondement à la distinction selon que l'action en réparation est ou non jointe à l'action pénale-----	68
3) Une condamnation préalable n'est pas nécessaire-----	70
4) L'exigence d'une condamnation pénale préalable serait contraire au droit international-----	73
5) Les risques pour la souveraineté-----	77
6) Synthèse sur l'imprescriptibilité-----	78
<b>Synthèse sur la prescription-----</b>	<b>78</b>
<b>IV) Sur le fond -----</b>	<b>79</b>
<b>A) Les conditions de la responsabilité administrative -----</b>	<b>79</b>
1) L'existence des préjudices -----	79
2) Le lien de causalité -----	79
3) Les fautes-----	80
4) L'imputabilité-----	80
<b>B) Sur les facturations-----</b>	<b>81</b>
1) Sur l'existence des facturations-----	82
2) Une prétendue contrainte -----	84
3) Une justification inacceptable -----	85
4) La contestation du lien de causalité -----	85
<b>C) Sur l'obstruction des ouvertures de wagon -----</b>	<b>86</b>
<b>D) Sur l'absence d'objection ou protestation-----</b>	<b>87</b>
<b>E) Sur les conditions de transport -----</b>	<b>92</b>
<b>F) Sur l'autorité morale de Serge Klarsfeld -----</b>	<b>95</b>
<b>G) Sur le préjudice-----</b>	<b>97</b>
<b>Synthèse sur les fautes-----</b>	<b>98</b>
<b>V) À titre très subsidiaire la responsabilité pour risque-----</b>	<b>100</b>
<b>VI) Frais irrépétibles -----</b>	<b>101</b>
<b>CONCLUSIONS -----</b>	<b>101</b>
<b>PRODUCTIONS -----</b>	<b>102</b>
Production DVD-----	102
Productions papier-----	102

## OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES

1. En raison de la longueur exceptionnelle du présent mémoire comportant notamment de nombreuses citations relatives aux faits et des discussions juridiques importantes et complexes, il fait l'objet d'un résumé en annexe ([production A](#)).

S'agissant des documents produits, trois précisions préliminaires sont nécessaires.

- la SNCF n'a produit du rapport de M. Bachelier que le chapitre 4 (sauf l'introduction). Les exposants se réfèrent fréquemment à cette pièce, sans la fournir derechef. Mais ils produisent aussi et citent ([production n° 1](#)) des extraits supplémentaires du rapport que la SNCF n'a pas cru bon de produire : l'introduction du chapitre 4 ([production n° 1-1](#)), des extraits du chapitre 5 ([production n° 1-2](#)) et du chapitre 8 ([production n° 1-3](#)). Il est regrettable que la SNCF qui est seule à détenir le rapport en original n'ait pas produit l'ensemble des pages pertinentes. On peut noter aussi que le document fourni par elle est imprimé depuis le site internet cité ci-dessous.

- le rapport de M. Bachelier est disponible sur le site <http://www.ahicf.com/rapport/av-propos.htm>. Cependant, la structure de l'accès internet rend difficile l'accès à l'intégralité du document et les annexes ne sont pas disponibles sur internet. En outre, le système de numérotation des extraits imprimés depuis internet ne permet pas un repérage aisé : il y est remédié en marquant sur les documents les passages cités.

- les exposants présentent également des documents non écrits, réunis dans un DVD : témoignages de Georges LIPIETZ et émission de radio avec déclaration de M. Mingasson. Ce DVD comprend également une copie du présent mémoire. Les formats utilisés permettent en principe l'accès facile à ces documents sur toutes plates-formes. Si cependant, soit la Cour, soit l'avocat de la SNCF éprouvait des difficultés techniques pour en prendre connaissance, il serait demandé de préciser les caractéristiques techniques du système informatique utilisé afin qu'une nouvelle version puisse être fournie.

## FAITS

2. Pour la bonne compréhension du dossier, on distinguera les faits propres aux exposants (A), et les faits généraux de l'époque (B).

### A) Faits propres aux exposants

3. On évoquera l'année 1944 (1) puis la période contemporaine (2).

#### 1) Année 1944

4. Monsieur Georges LIPIETZ ainsi qu'une partie de sa famille, Madame Stéphanie S... (sa mère), Monsieur Jacques S... (le second mari de sa mère) et Monsieur Guidéon (dit Guy) S... (son demi-frère) ont été arrêtés à leur domicile provisoire, 18, boulevard des Pyrénées à Pau (et non à Toulouse), sur dénonciation le 8 mai 1944 au matin par la Gestapo de Pau. Ils ont été transférés au siège de la Gestapo de Pau. L'arrestation était évidemment due à leur origine juive bien que toutes les personnes arrêtées aient disposé de faux certificats de baptême (sauf Monsieur Georges LIPIETZ qui n'était pas circoncis). Monsieur Georges Lipietz avait alors 21 ans et Monsieur Guidéon S... 16 ans. Madame Stéphanie S... avait 50 ans, son époux 43 ans.

Ils ont été transférés dans l'après-midi par le train régulier Pau-Toulouse en wagon de 3<sup>ème</sup> classe avec deux soldats (ou SS) allemands. Les billets ont été payés par les SS à la SNCF pour 6 personnes.

5. C'est alors que les services de l'État dans le département de la Haute-Garonne ont enfermé la famille du 8 mai 1944 au soir au 10 mai 1944 au matin dans des salles de prison spéciales gardées par des gardiens de prison de l'administration pénitentiaire française. Il est à souligner que non seulement l'État français a porté atteinte à leur liberté mais n'a rien fait pour les faire libérer alors que les services de la Préfecture disposaient de moyens pour discuter avec les nazis puisque les exposants disposaient de certificats de baptême, sauf Monsieur Georges LIPIETZ non circoncis et donc considéré par la législation comme demi-juif non déportable.

**6.** Le 10 mai 1944 au matin, la famille a été mise dans un fourgon à bestiaux ayant une petite ouverture protégée par des fils de fer barbelés et ils sont arrivés à Paris-Austerlitz dans la soirée du 11 mai 1944. Il leur a fallu environ 36 heures pour ce trajet alors que, même à cette époque, le trajet voyageur entre Toulouse et Paris était bien plus rapide. Les 36 heures passées dans un de ces wagons entre Toulouse et Paris-Austerlitz du 10 mai 1944 matin au 11 mai au soir ont été épouvantables : chaleur accablante, sans boire ni manger, un seul seau hygiénique, crainte d'être gazés dans le wagon (on savait que les nazis gazaient les Juifs mais sans savoir où, quand et comment). Cela a été des tortures atroces pour des innocents dont des femmes et des enfants (sur les conditions voir Georges Lipietz, déclarations à M. Ott : [production in DVD](#) — Charlotte Delbo dans la pièce produite par la SNCF sous le numéro 15 — la témoin rescapée dans l'émission "*Envoyé Spécial*" du 15 juin 2006. La déclaration de cette dernière commence par « *Naturellement il n'y avait pas d'eau. Les déportés ne pouvaient boire que les gouttes se formant au plafond par condensation* ».

Les wagons étaient préparés par la SNCF et tractés par elle comme train de marchandise. La SNCF a transformé un wagon à bestiaux en prison roulante de 52 personnes. La chaleur dans le wagon était étouffante et la totalité des personnes s'y trouvant mourrait de soif. La porte n'a été ouverte qu'une seule fois à Limoges où la Croix-Rouge leur a donné à boire.

**7.** Le 11 mai 1944, ils ont été transportés de la gare d'Austerlitz à Drancy par des autobus de ce qui deviendra la RATP. Les conditions de transport étaient analogues à celles des lignes régulières.

**8.** Du 11 mai 1944 au soir au 18 août 1944 au matin, la famille été enfermée dans le camp de Drancy. La Gestapo de Toulouse n'a pas transmis les faux papiers et la préfecture de Haute-Garonne n'a accompli aucune démarche auprès de la Gestapo à cette fin.

**9.** Ils ont été classés C 2 par le SS Aloïs BRUNNER (donc en attente) jusqu'au 13 ou 14 août 1944 puis B, donc déportables (mais non déportés)(cf. [productions n° 6](#) : documents sur l'internement à Drancy). On sait que juste

avant la libération du camp, seul un wagon de déportés a été rattaché au train de BRUNNER et des SS en fuite, un cheminot ayant persuadé Brunner de l'intérêt de faire partir un convois de biens spoliés plutôt que de Juifs, sauvant ainsi la famille. Mais ce dernier train a, hélas, malgré cet effort, comporté un wagon de notables Juifs déportés.

Pendant tout le séjour à Drancy, le camp a été gardé depuis des miradors par les gardes mobiles relevant de l'Etat français.

Après guerre, les exposants ont obtenu la carte d'interné politique ([productions n° 7](#) : cartes d'internés).

## 2) Période contemporaine

**10.** Monsieur Georges LIPIETZ n'a appris que courant 2001 (suite à des entrefilets dans la presse consécutifs au colloque des 20 et 21 juin 2000 organisé par la SNCF à partir du rapport de M. Bachelier) que la SNCF non seulement transformait certains wagons de marchandises en prison roulante mais que de plus, elle facturait le transport vers Drancy et ensuite vers les camps de la mort de l'Est de l'Europe les dizaines de milliers de résistants et de Juifs. Jusqu'alors il croyait que c'étaient les Allemands qui obligeaient les internés avant déportation à faire ce travail, comme l'indique nettement sa note manuscrite sur la pièce 7 de première instance ([production n° 8](#)) : « *Jacques S... et son équipe dont Claude DASSAULT, toujours en vie, sous surveillance des SS et au vu des employés SNCF* ». Ayant ainsi appris que la SNCF n'était pas aussi contrainte que l'opinion générale le croyait, G. Lipietz et G. S... ont alors décidé de rechercher la responsabilité de la SNCF conjointement à celle de l'État. La problématique de la responsabilité de la SNCF devenait fort différente à la lumière de cette information nouvelle qu'était la facturation de ces prestations et l'absence de réquisition.

Et ce n'est que pendant l'instance que les demandeurs ont appris que la SNCF facturait ses prestations au gouvernement de Vichy, et même à celui de la Libération, ces douteuses prestations au tarif de troisième classe ([voir § n° 28](#)).

C'est dans ces conditions que Monsieur Georges Lipietz et son demi-

frère Monsieur Guy S... ont décidé d'engager l'action. Au décès de Monsieur Georges Lipietz, ses héritiers ont décidé de continuer l'instance.

**11.** Entre-temps, Monsieur Georges Lipietz avait été reconnu invalide à 55% en raison de ses séquelles psychologiques particulièrement graves ([production n° 9](#) : carte d'invalidité).

## B) Faits généraux

**12.** La période de la guerre est caractérisée par l'antisémitisme d'État (1), l'immédiat après-guerre par la construction du mythe de la SNCF unanimement résistante et réquisitionnée contre son gré (2) occultant jusqu'à la période contemporaine son rôle volontaire dans la mise en œuvre des persécutions (3).

### 1) Pendant la guerre

**13.** L'arrestation des Juifs sur le fondement des prétendues lois de Vichy a été principalement organisée par les autorités de Vichy et menée par ses forces armées (police, gendarmerie, milice).

La quasi-totalité des transferts vers les camps de transit situés en France a été effectuée par chemins de fer, par la SNCF seule avec son personnel et son matériel. En revanche, s'agissant des déportations proprement dites (à laquelle les exposants ont échappé par miracle), les conducteurs de trains allemands prenaient le relais à la frontière.

**14.** Il est établi que les transferts comme les déportations ont continué jusqu'à la libération totale du territoire.

Ainsi que le rappelle Raphaël Delpard, in *Les convois de la Honte, enquête sur la SNCF et la déportation* » Michel Lafond, 2005 ([production n° 10](#), page 178) « *l'entreprise SNCF a continué d'organiser les convois après la libération du territoire. [...] le trois juillet 1944 à Toulouse, le dernier train formé par Vichy et la SNCF s'ébranle* » alors que le débarquement allié a eu lieu en Normandie le 6 juin 1944.

Raphaël Delpard conclut son chapitre [p. 180] sur la responsabilité de la

SNCF par :

*« nous pouvons dire en résumé que pas un seul membre du conseil d'administration de la SNCF n'a ignoré ce qu'il en était de la déportation. Or, ils sont tous entrés dans la Résistance... très exactement le 24 août 1944, lorsque les Alliés ont débarqué. Pourquoi s'ils étaient innocents ? Dans leur fuite, ils n'ont rien fait pour arrêter les derniers convois qui continuaient de quitter la France » [...] ».*

Si M. Delpart commet une petite erreur (le 24 août est la date d'arrivée des Alliés dans Paris, le débarquement ayant eu lieu le 6 juin 1944), il n'en reste pas moins que les dirigeants de la SNCF n'ont résisté qu'une fois les Allemands partis.

**15.** Il n'est pas non plus inutile de rappeler que si de nombreux cheminots ont participé activement à la Résistance, presque rien n'a été fait pour empêcher les convois de déportés, que ce soit de la part des cheminots, de la Résistance en général ou des Alliés.

Pourtant, en admettant même que les dirigeants de la SNCF ignoraient l'ampleur exacte de l'extermination, ils savaient nécessairement que le sort des Juifs destinés à la déportation était abominable. Rappelons que dès avril 1940, les gouvernements français, polonais et britanniques avaient protesté contre le traitement infligé aux Juifs, que Roosevelt et Churchill en octobre 1941 dénonçaient les crimes commis par les nazis dans les territoires occupés, que le 13 janvier 1942 les gouvernements en exil et celui de De Gaulle dénonçaient les violences contre les populations civiles (déclaration de Saint-James Palace), qu'en décembre 1942 les gouvernements alliés dénonçaient une « politique bestiale de froide extermination » des Juifs, que la déclaration de Moscou du 30 octobre 1943 annonçaient leur intention de réprimer ces crimes.

Aucune personne haut placée réfléchissant un tant soit peu ne pouvait ignorer que seule la volonté d'extermination pouvait expliquer que les nazis réclamaient les Juifs allemands qu'ils avaient chassé de leur pays ou qui s'étaient réfugiés en France. Nul responsable n'aurait pu trouver une explication à la déportation des enfants autre que la volonté d'extermination. De toute façon, il était évident pour des responsables que le sort des Juifs était funeste. Et

la SNCF elle-même usait d'un euphémisme pour parler des Juifs « IAPT », et utilisait l'expression « transport de l'espèce » pour désigner les transfèrements et déportations.

**16.** Comme le fait justement remarquer Serge Klarsfeld, dans sa communication au colloque de juin 2000 ([production n° 11](#), page 6).

*« Les historiens se sont relativement peu intéressés à ce domaine des transports, où la pénurie de locomotives et de wagons pour transporter les Juifs vers les lieux d'extermination n'a pratiquement jamais été constatée. De la même manière, les voies ferrées devant les trains de déportation -des Juifs ou des non-Juifs n'ont pas été l'objet de bombardements ou de sabotages, en dépit de la connaissance précise du fonctionnement des locomotives dont il a été fait état tout à l'heure. »*

Aucun train de déportés raciaux (et peu de politiques) n'a été arrêté ou attaqué par la résistance des cheminots auxquels, par ailleurs il faut rendre hommage.

Selon le rapport Bachelier (Introduction du chapitre 4 « L'année 1942 ») : « *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.* » Étrangement, cette Introduction n'est pas reproduite dans les deux versions du Chapitre 4 communiquées par la SNCF, pièces 7 et 8 (voir notre [production n° 1-1](#), page 3).

**17.** Les initiatives individuelles des cheminots de base pour porter assistance aux malheureux, en leur offrant de l'eau ou en transmettant leurs messages aux familles, furent même parfois réproouvées par des cadres SNCF (rapport Bachelier, pièce 8 produite par la SNCF, chap. 4-3-1-18, page 3). Le rapport Bachelier décrit dans ce même sous-chapitre (p. 1) les ruses du cheminot Boeglin pour bloquer à Châlons-sur-Marne le départ d'un train de déportées juives et politiques non approvisionné depuis trois jours. Il fait prévenir la Croix-Rouge qui parvient à approvisionner les déportées mais n'est pas autorisée à évacuer les cadavres des femmes mortes de soif dans les wagons.

**18.** On n'oubliera pas non plus qu'un seul cheminot français, Léon

Bronchard, a refusé de conduire un train, et loin d'être condamné à mort, il reçut une simple sanction administrative entraînant une privation de primes ([production n° 12](#) : extrait des mémoires de Léon Bronchard, page 105 à 107). Lui, le simple conducteur de train, non issu des grandes écoles, rappelle ce qu'était et qu'est toujours la marge de manœuvre d'un fonctionnaire :

*« face au malheur : il faut lutter et savoir comment le faire. Au sein du malheur, au comble du désespoir, un seul moyen de sauvegarder la grandeur qui est en l'homme, c'est d'accepter l'épreuve, accepter le combat, toujours relever le gant, même quand tout paraît perdu, que la lutte n'a plus de sens dans une perspective humaine, relever le défi du destin, ceci jusqu'au bout »* ([production n° 12](#) : extrait des mémoires de Léon Bronchard page de garde).

Ce cheminot, qui a commencé à travailler à 14 ans, rappelle ainsi les principes qui doivent guider le service public.

Il faut enfin rappeler qu'un train de STO fut empêché de circuler par les cheminots et qu'un cheminot, resté anonyme, a réussi à convaincre les SS de remplacer les wagons de déportés du dernier train (sauf un hélas, embarquant les derniers notables Juifs de Drancy) par des marchandises volés, ce qui explique la survie de Georges Lipietz et Guy S... et de leurs parents.

## 2) Immédiatement après la guerre

**19.** De manière générale, l'épuration a eu une ampleur bien plus faible que les révocations faites par Vichy. Certes, comme les administrations, la SNCF a été épurée (voir [production n° 1-3](#) : extraits du rapport Bachelier, introduction de la partie VIII). Mais elle l'a été nettement moins que d'autres organismes, car son responsable, Monsieur Mayer, a réussi à faire prévaloir l'idée que *« l'épuration doit demeurer le fait de la seule profession »*. Elle a surtout touché les cheminots de l'ancienne Sous-Direction de Strasbourg. Cette épuration a largement pris la forme d'une lutte de classes, touchant principalement la direction, très collaborationniste, tandis que les cheminots syndicalistes étaient plutôt dans la Résistance.

La SNCF fait certes valoir (page 19 de son mémoire) qu'elle a obtenu (en 1949) la Légion d'Honneur, sans doute en raison de la participation des

cheminots à la résistance militaire, voire pour ces actions de dernière minute en faveur de la Libération du territoire. Mais elle n'a jamais obtenu le titre « Juste parmi les Nations » décerné à ceux qui ont aidé des Juifs. Contrairement à ce que voudrait faire accroire la SNCF, ce procès ne nie absolument pas la Résistance des cheminots et se situe sur un autre plan. Mme Geuinlé Veuve de Georges Lipietz peut d'ailleurs témoigner de la résistance des cheminots avec qui, son père et elle, acheminaient les aviateurs alliés parachutés dans le Morvan.

**20.** S'est alors construit le mythe d'une SNCF presque unanimement résistante mais réquisitionnée au service des nazis (et de quelques très rares collaborateurs), sous menace de mort, mythe qu'illustrent notamment le film « *La bataille du Rail* » de René Clément et le livre hagiographique de Paul Durand (pièce produite par la SNCF) dont le rapport Bachelier expose la genèse.

Le rapport Bachelier (notamment le chapitre 8/3/10, non produit par la SNCF, voir notre [production n° 1-3](#) : notamment chap. 8/3/5 et 8/3/10) montre bien comment, à la Libération, à la fois face aux demandes d'indemnisation, puis dans le livre de Paul Durand (extraits produits par la SNCF), s'est forgé le mythe de la « *personne morale SNCF* » unanimement résistante mais réquisitionnée, pour camoufler ce qu'il appelle « *les liaisons innommables* » de *la Sncf et des nazis*. « *Construction juridique érigée alors en récit historique* ».

Monsieur BACHELIER explique aussi (chap. 8/3/11, [production n° 1-3](#)) la construction de ce mythe de la réquisition à partir de quelques jugements de tribunaux de commerce traitant de litiges sur des marchandises. Celui du 29 octobre 1945 du tribunal de commerce de la Seine, à titre d'exemple, se déclare incompetent car « *L'armistice et la nécessité d'en exécuter les obligations sont à l'origine de la situation qui a créé le présent litige, il échet pour ce tribunal de se déclarer incompetent ratione materiae en accueillant l'exception opposée* ». L'existence de quelques actes éventuellement assimilables à des réquisitions pour transporter des marchandises sert ainsi à dissimuler l'absence de réquisition des trains servant à la mise en œuvre des mesures antisémites.

**21.** Monsieur Bachelier cite Paul Durand ([production n° 1-3](#), chap. 8-

3-11) :

*« "À notre sens, ce statut peut être caractérisé par les deux principes suivants: 1° il n'y a pas, en l'espèce, de contrat de transport; 2° il y a réquisition de transport de l'occupant à l'occupé. [...]"*

*Ainsi, bien que la volonté de la SNCF a été tout au long de placer sur le plan du droit contractuel ses rapports avec les autorités d'occupation(5), que des conventions aient été passées avec lesdites autorités, telles la convention passée pour la zone occupée, la convention passée pour la zone non occupée en juin 1943, la convention de Bamberg (suivie de règlements financiers allemands), les transports effectués par la SNCF pour le compte des autorités allemandes sont placés, de manière générale, [dans le discours juridique de l'époque], sous le régime de la réquisition. Le tribunal de commerce de Paris maintient cette construction (Jugement du 12juin 1946) [...]"*

Puis, il conclut : *« Cette jurisprudence est dominante, selon Durand ».*

**22.** Cette construction juridique des années 1945-46, que la SNCF érigea en récit historique, destinée aussi bien à préserver la réputation de l'entreprise qu'à la mettre à l'abri des poursuites en réparation (avec succès dans l'immédiat après-guerre, on vient de le voir), fut très précoce. Dès le 27 décembre 1944, en conseil d'administration, le Président FOURNIER osa affirmer que *« nous n'avons pas été habilités, pendant la guerre, à présenter nos factures »* (Bachelier, rapport 2/chap.-4/4-3-16, 5<sup>ème</sup> page), ce qui est d'ailleurs contredit par la facture retrouvée par Monsieur Kurt Schaechter, présentée pendant les combats pour la Libération de Paris ([production n° 2](#)) et par les indications figurant à maintes reprises dans le rapport Bachelier.

**23.** Ce mythe de la SNCF uniquement résistante mais réquisitionnée, que les dirigeants d'après-guerre ont élaboré avec succès pour protéger son renom, est souligné par le document de Georges Ribeill (pièce adverse n° 10) qu'elle invoque pour sa défense alors même qu'il indique que *« les quelques factures découvertes par M. Kurt SCHAECHTER et exhibées par lui en 1992 ont contribué à briser le mythe-écran d'une entreprise SNCF toute vouée à la Résistance et donc à l'écart de la solution finale ».*

Si le rôle incontestable des cheminots dans la Résistance a largement fait oublier la collaboration de la direction de la SNCF, appelée de ses vœux par

Pétain, il n'empêche que les dirigeants, ceux qui donnaient les ordres, qui négociaient et pouvaient protester solennellement n'ont rien fait contre des conditions de transport qui n'étaient pas celles du temps de paix (alors que l'article 13 de la convention d'Armistice faisait référence à ses conditions).

D'ailleurs, si la collaboration forcée de la SNCF avait été notoire, comme elle le prétend, alors pourquoi a-t-elle éprouvé le besoin, quelques semaines après les révélations de Monsieur Kurt Schaechter, en 1992, de commander un rapport au CNRS et pourquoi alors a-t-elle organisé ce colloque de 2000 ?

### 3) Dans la période contemporaine

**24.** Il a en effet fallu que Monsieur Kurt Schaechter en 1992 effectue des fouilles clandestines de documents classés secret-défense pour que le rôle de la SNCF commence à être discuté. La publication des documents montrant son implication a suscité un certain malaise. La SNCF a cru pouvoir y répondre par diverses initiatives comme sa participation au financement de diverses actions de mémoire, des expositions dans les gares sur la Shoah et la commande en novembre 1992 du rapport Bachelier. Une première version a été remise en 1996 mais non rendue publique afin d'être complétée, ce qui dura jusqu'en 1998. Il a pu être consultable à partir de 2000 à la SNCF et à la bibliothèque de l'Institut d'Histoire du temps présent, ainsi que sur internet, mais n'a été rendu public que lors du colloque de juin 2000 (voir la date de copyright de la pièce 8 de la SNCF, dernière page du chapitre « *les premiers contacts* » et [production n° 13](#) : article de Bruno Carrière). Il a été édité en résumé en 2001 (résumé produit par la SNCF). Jusqu'à ce rapport, et même encore aujourd'hui — les propres écritures de la SNCF en témoignent — on vivait sur le mythe d'une SNCF à une seule face : celle de la Résistance en occultant l'autre face.

**25.** Ce rapport, rédigé, certes à la demande de la SNCF, mais essentiellement parce que Monsieur SCHAECHTER a rendu publics des documents alors classés « secret défense », est évidemment une pièce centrale puisqu'il a révélé que la SNCF disposait de marges de manœuvres dont elle a usé non à l'avantage, mais au détriment des victimes.

**26.** Il est cependant diversement interprété. Pour certains il prouve

l'innocence de la SNCF. Mais tous les historiens ne partagent pas non plus l'opinion de M. Rouso, « patron » de M. Bachelier sur le sens des conclusions dudit rapport. Ainsi, on peut lire dans *Historia* d'août 2006 (page 10) que « *publié en 2000 sous la responsabilité de Christian Bachelier, le rapport de 1600 pages, La SNCF sous l'occupation allemande, avait conclu à la participation active de la SNCF dans la déportation* » (production n° 14 : extrait d'*Historia* d'août 2006).

**27.** De même, l'historien Georges Ribeill conclut son article paru dans les deux éditions (grand public et cheminots) de *la Vie du Rail* [périodique dont la SNCF détient 50% du capital] du 21 juin 2006 (production n° 15) par « *l'invocation par la SNCF des "travaux d'historiens" qu'elle a encouragés pour l'étude de cette période sensible ne suffit pas. Encore faut-il qu'elle les entende* ».

Il remarque que « *c'est par des arguments de procédure que la SNCF a gagné les procès que lui ont intenté les fils de déportés Juifs, Jean-Jacques Fraenkel aux États-Unis et Kurt Werner Schaechter en France* ». Il écrit aussi :

*« s'il est un aspect troublant du rôle de la SNCF dans la planification des trains de transfèrement des juifs des camps français vers Drancy ou Beaune-la-Rolande, puis dans celle des convois de déportation vers l'Est, c'est sa participation l'été 1942 aux réunions de programmation organisées pour répondre à la demande du service allemand IV-J spécialisé dans la traque des juifs et que dirige Dannecker, relais parisien du bureau berlinois IV-b d'Adolf Eichmann et de ses directives ».*

**28.** De même, traitant des trains de transfèrement depuis la zone libre, Georges Ribeill indique :

*« une deuxième phase des transports est organisée en août [1942], qui mobilise la délégation technique (DT) de la SNCF, partie prenante à quatre conférences » [...] « en mai 1945, la SNCF cherche à se faire régler une facture impayée pour le transport en août 1942 d'Israélites allemands depuis la gare des Milles jusqu'à la ligne de démarcation » (Vichy prenait en charge les transferts d'Israélites étrangers jusqu'à la ligne de démarcation, le complément était payé par les nazis).*

La lettre à ce sujet du ministre de l'Intérieur du 29 mai 1945 est

reproduite dans l'article. Le montant de la facture est de 166618 francs pour 800 Juifs, soit l'équivalent [1 Franc 1944 = 0,15743 2003 : source INSEE] de 39788 euros 2003 (49,74 €/ Juif). Aujourd'hui, un voyage en seconde classe d'Aix-en-Provence jusqu'à l'ex.-ligne de démarcation (Châlons-sur-Saône) coûte 60,90 €, ce qui confirme bien que le tarif facturé à l'époque pour les transferts de Juifs était du niveau de la troisième classe ou du billet congés payés. Et il est improbable que des Juifs allemands aient été transférés en troisième classe.

La suite de l'article de M. Ribeill dénonce l'évocation de :

*«manière tronquée des prescriptions d'exécution de l'article 13 de la convention franco-allemande d'Armistice ».*

Les exposants font d'ailleurs le même reproche au mémoire de la SNCF (voir § 51 et s.).

**29.** M. Paul Mingasson, alors secrétaire général de la SNCF n'écrit-il pas lui même (la *Vie du Rail* du 21 juin 2006 p. 18, [production n° 16](#)) *« lorsque vous me dites qu'il y a eu des cadres de l'entreprise qui ont participé à des travaux de programmation de ces convois, c'est évident ».*

**30.** Même Monsieur Rouso, Directeur de l'Institut d'Histoire du temps présent (IHTP-CNRS), opposant notoire au présent procès (et déjà hostile au procès Papon) a écrit le 21 juin 2000 ([production n° 17](#) : conclusions au colloque de 2000) que :

*« des cadres du " Service technique " de la SNCF ont participé aux négociations les plus importantes concernant la question de la déportation des Juifs, que ce soit avant la rafle du Vel'd'Hiv', début juillet 1942, que ce soit avant la déportation des Juifs de la zone sud. Ce point me semble très important car cela signifie que, d'entrée de jeu, au même titre que la police, la gendarmerie ou les préfets, certains responsables de la SNCF ont été associés à l'élaboration technique de la déportation ».*

Il écrit encore :

*« Au moins dans quelques cercles restreints de la direction et des services techniques sinon parmi les cheminots de base, on trouve même l'usage d'un langage spécifique, adopté explicitement pour des raisons de discrétion. Ainsi en est-il des " IAPT ", une expression que personne n'a prononcé durant ce colloque, et qui pourtant revient souvent dans les papiers*

*concernant ce problème dans les archives de la SNCF – il est longuement analysé par Christian Bachelier. Le sigle signifiait : " Israélites Allemands, Polonais, Tchécoslovaques ". Les " IAPT " faisaient partie des " trains spéciaux ", une dénomination, elle, traditionnelle à la SNCF, et qui ne concernaient pas à l'époque les seuls convois de déportation raciale. Ce seul indice montre qu'il existait bien là un problème " à part ", perçu comme tel, même si ce la ne suffit pas à prétendre que " tout le monde savait ", un des clichés les plus tenaces sur la question.*

**31.** Et s'agissant de la marge de manœuvre, Monsieur ROUSSO indique clairement ([production n° 17](#) page 4) :

*« ce mélange de soumission inévitable face aux énormes contraintes qui pèsent sur la SNCF, de désir de préserver une entreprise cruciale pour l'économie française de sous-estimation de l'adversaire, voire d'acceptation plus ou moins explicite de l'idéologie nationaliste et « identitaire » (le mot est d'aujourd'hui) explique en partie la politique suivie, à condition de ne pas perdre de vue que la marge de manœuvre, et donc de choix possibles, était tout de même très faible. Mais elle n'était pas nulle » [c'est nous qui soulignons]. « Cette faible marge de manœuvre, tant vis-à-vis des autorités allemandes que des autorités de tutelle (situation en revanche classique dans le cas d'une entreprise publique) a-t-elle été utilisée pour agir en ce qui concerne les trains de déportation ? La réponse est bien évidemment non. D'une part, tout ce qui touchait à la question des déportations proprement dites relevait exclusivement soit des Allemands, soit de quelques administrations françaises (Intérieur, Préfecture de Police, Commissariat général aux questions juives). D'autre part, la marge de manœuvre dont disposaient les dirigeants de la SNCF a été utilisée pour résoudre de tous autres problèmes relevant de la sauvegarde de l'entreprise même, de ses machines, de ses finances, etc. »*

On remarquera que cette assertion relative au « *domaine exclusif de certaines administrations françaises ou allemandes* » est contredite par la déclaration de Monsieur ROUSSO déclaré six paragraphes plus tôt, une demie page plus haut donc que « *les cadres du service technique de la SNCF ont participé aux négociations les plus importantes concernant la question de la Déportation des Juifs, que ce soit avant la rafle du Vel. d'Hiv. ...* ».

**32.** Quelles que soient ces querelles d'historiens, il convient de revenir au droit et au débat juridique. L'opinion d'un historien quel qu'il soit, sur la

responsabilité de la SNCF, n'est pas une opinion juridique.

La Cour aura d'ailleurs remarqué que si plusieurs historiens se sont exprimés sur le sujet, la doctrine juridique n'a pas critiqué le jugement attaqué.

## PROCÉDURES

**33.** Suite au décès de M. Georges Lipietz, l'instance a été reprise par ses héritiers, c'est-à-dire Mme Geuinlé Vve Lipietz, Alain Lipietz, Catherine Lipietz-Ott et Hélène Lipietz.

Par jugement du 6 juin 2006, le tribunal administratif de Toulouse, après avoir rejeté les exceptions d'incompétence et de prescription a condamné l'État et la SNCF à indemniser les exposants, un tiers de la condamnation a été mise à la charge de la SNCF.

L'État n'a pas interjeté appel et seule la SNCF critique le jugement attaqué.

## DISCUSSION

**34.** La SNCF ne conteste pas les faits.

La SNCF conteste la compétence de la juridiction administrative (II), prétend que les faits sont prescrits (III) et soutient n'être en rien responsable (IV).

Toutefois avant d'aborder successivement ces trois points, il convient de traiter au préalable la question de la contrainte en raison d'un éventuel ordre de réquisition ou de la convention d'armistice (I), ces moyens de défense étant avancés tant pour contester la compétence de la juridiction administrative que pour sa défense au fond.

### I) L'absence de contrainte absolue

**35.** On distinguera la question de l'ordre de réquisition (A) et celle de la convention d'armistice (B).

#### A) L'absence d'ordre de réquisition

**36.** L'existence d'un ordre de réquisition est un moyen de défense. Il appartient donc à la SNCF de prouver que le train ayant servi à transférer les exposants à Drancy avait été réquisitionné.

Or, loin d'essayer de prouver qu'elle a été réquisitionnée, elle se contente d'affirmer ce postulat. Elle présente l'existence de la réquisition comme un fait avéré et notoire, alors qu'il n'en est rien, même si pendant soixante ans, cette légende était considérée comme une vérité.

Elle ne prouve ni la réquisition de ce train (1), ni qu'en général, elle était réquisitionnée (2) ; son comportement procédural est en outre contraire à sa propre thèse (3).

#### 1) Il n'y a pas de preuve que le train était réquisitionné

**37.** Pas davantage en appel qu'en première instance, la SNCF ne

produit la moindre preuve d'une telle réquisition. Pourtant, pendant les six années écoulées depuis le début de l'instance, elle aurait pu retrouver trace de cet acte de réquisition, d'autant qu'elle n'a pas versé ses archives aux archives nationales.

Son incapacité à produire cet acte de réquisition est d'autant plus étonnante qu'elle se targue à maintes reprises d'avoir fait la lumière sur son passé et d'avoir fait exploiter ses archives par M. Christian Bachelier, auteur d'un rapport décisif pour le présent procès.

De plus, il était de l'intérêt manifeste de la SNCF de conserver les preuves susceptibles de l'exonérer de sa responsabilité. Elle avait tout intérêt à conserver les ordres de réquisition, tant pour obtenir d'être payée (son souci primordial) que pour la défense de ses dirigeants menacés d'épuration.

Il n'est donc pas vraisemblable d'envisager que les documents pouvant l'exonérer de sa responsabilité aient été détruits. Du reste elle ne l'allègue pas. Soit ils sont dans ses archives et elle peut les produire, soit ils n'existent pas.

## 2) Il n'y pas de preuve que la réquisition était généralement utilisée

**38.** Au préalable, rappelons que la réquisition générale prévue par l'arrêté publié au journal officiel du 31 août 1939, portant réquisition des ressources en personnels et en moyens de transport des compagnies de chemins de fer pour les besoins militaires avait été abrogée par un arrêté publié au journal officiel dès le 5 août 1940.

À défaut de produire l'ordre de réquisition du train qui a transporté les intimés à Drancy, la SNCF pourrait produire un commencement de preuve sous la forme d'un autre ordre de réquisition. Mais elle ne le fait pas. La raison est tout simplement que la technique de la réquisition n'était pas générale et apparaît même comme marginale.

Le rapport Bachelier conclut d'ailleurs (chap. 8-3-11, [production n° 1-3](#)) que la volonté de la SNCF (telle que la révèlent enfin ces archives) :

*« a été tout au long de placer sur le plan du droit contractuel*

*ses rapports avec les autorités d'occupation, et que des conventions ont été passées avec lesdites autorités, telles la convention passée pour la zone occupée, la convention passée pour la zone non occupée en juin 1943, la convention de Bamberg (suivie de règlements financiers allemands) ».*

**39.** Les documents (a), la participation de la SNCF aux conférences sur la déportation (b), les extraits du rapport Bachelier (c) comme l'absence d'invocation de la réquisition devant les commissions d'épuration (d) démentent l'idée de réquisition.

#### a) Le télégramme du 1<sup>er</sup> septembre 1942

**40.** Un télégramme cité dans le rapport Bachelier (chapitre 4/4-3/7, pièce SNCF n° 8) émis par le ministre de l'intérieur le 1<sup>er</sup> septembre 1942 indique « *suite télégramme n° 13 224/13 226 du 30 août, vous informe service central SNCF a donné accord pour que demandes wagons nécessaires transports israélites soient satisfaites par services locaux* ». Ce télégramme ne fait nullement mention d'une nécessité de réquisitionner la SNCF mais bien au contraire témoigne de l'accord de la SNCF pour fournir les wagons nécessaires au transport des Israélites.

#### b) Les conférences sur la déportation

**41.** Le rapport Bachelier lui-même (chapitre 4-3-7, produit par la SNCF) indique que la SNCF participe aux conférences pour l'organisation des déportations et :

*« d'emblée pour des raisons de discrétion, le chef de la délégation technique SNCF propose de dénomme ces transports " transports IATP" (israélites allemands, polonais tchécoslovaques) »*

Ici, encore la SNCF ne demande pas à être réquisitionnée. En revanche aucun autre organisme de transport ne participe à ces conférences.

#### c) Le rapport Bachelier

**42.** La SNCF fait valoir que le rapport Bachelier indique que ces transports « *faisaient l'objet d'ordre de réquisition de la part des autorités françaises et allemandes* ».

Observons tout d'abord que M. Bachelier n'est pas juriste. Mais ses écrits (chapitre 4/4-3-13 de la version internet produite par la SNCF, page 445 du résumé papier) sont loin d'affirmer que l'entreprise était réquisitionnée. Il dit certes que c'est parfois le cas pour la « *compagnie des tramways et omnibus de Bordeaux* », que cela a été le cas pour l'« *office public des habitations à bon marché (OPHBM) du département de la Seine* » (camp de Drancy), et pour la société « *L'auto-vélodrome d'Hiver* » (rafle du Vel. d'Hiv.). Mais il est très prudent sur la SNCF, indiquant seulement qu'il y avait à l'époque des discussions juridiques sur la qualification adéquate. Il est donc abusif de généraliser une pratique sans doute fréquente pour certains organismes, mais manifestement exceptionnelle pour la SNCF.

**43.** Du reste, la seule facture retrouvée ([production n° 2](#), précitée) n'est pas relative à un ordre de réquisition. On sait que les personnes réquisitionnées touchent des indemnités et non des prix et que c'était déjà le cas à l'époque comme l'indique Christian Bachelier (chapitre 4/4-3-13 de la version internet, production de la SNCF). Si cela avait été une indemnité de réquisition et non un paiement classique, cela aurait figuré sur le document.

Toujours au même endroit, le rapport Bachelier cite d'ailleurs des documents adressés à la SNCF quant aux facturations, alors que des indemnités de réquisition sont versées sans facturation.

On soulignera également que la fameuse facture n° 45.313 ([production n° 2](#)) ne fait aucune allusion à un ordre de réquisition et qu'elle comporte comme justificatif le détail des prestations faites. Or, s'il s'agissait d'une réquisition, l'acte de réquisition aurait été la justification du principe du paiement. La facture n'aurait pas manqué de la viser, en indiquant le numéro et la date de l'ordre de réquisition visée ou en annexant une copie. Les règles de comptabilité publique ont toujours exigé de justifier du service fait même pour les réquisitions.

D'ailleurs, aucun des autres documents relatifs à cette facture ne font mention d'un quelconque ordre de réquisition mais toujours de remboursements dus aux « *titre des frais de transport* », « *factures des*

*transports* », « *bons de transports* », qu'il s'agisse :

- du compte-rendu sur la vérification du relevé des transports des internés et personnel du camp de Noé pendant le 1<sup>er</sup> trimestre 1944, en date du 30 novembre 1944 ([production n° 4](#), première page)
- du bordereau de transmission du chef de camp, Etienne RAUFAST, au Préfet de Toulouse le 30 novembre 1944 ([production n° 4](#), seconde page)
- du bordereau de transmission du bon de caisse du Préfet de Toulouse au chef de la subdivision de la comptabilité des recettes de la SNCF, le 22 décembre 1944 (y compris le brouillon retrouvé) ([production n° 5](#)).

**44.** En outre et surtout, cette même facture était accompagnée d'une lettre qui se permet d'attirer l'attention du Préfet de Haute Garonne « *sur les conditions de la Convention régissant les transports de l'espèce* » ([production n° 3](#) précitée). L'expression « *transports de l'espèce* » est à l'évidence un euphémisme pour désigner les transferts de personnes vers les camps d'internement et/ou d'extermination. Ce n'était donc pas à cause d'une réquisition, mais donc d'une « *convention régissant les transports de l'espèce* » conclue entre l'État et la SNCF sur les transferts, que la facture était émise. Le rapport Bachelier ne paraît pas parler de cette convention et la SNCF s'abstient soigneusement de produire cette pièce fondamentale.

Il est impossible que cette convention ait été imaginée par le service financier de la SNCF de l'époque, d'autant qu'il attire fermement l'attention sur les « intérêts moratoires » sanctionnant tout retard de paiement, prévus par la convention.

**45.** Il est donc certain que cette convention existe et qu'elle doit très exactement expliquer les conditions des « *transports de l'espèce* » : qui devait donner de l'eau, qui devait plomber les wagons mais surtout comment étaient calculés les frais de transport. Monsieur Delpard pense (« *les convois de la Honte, enquête sur la SNCF et la déportation* » Michel Lafond, 2005, page 148, [production n° 10](#)) que c'était à partir d'une base « billet de congés payés ». D'autres informations vont dans le sens du prix d'un billet de troisième classe. Le calcul du prix par voyageur ([voir § n° 28](#)) montre en tout cas, qu'il était à

peine inférieur au prix de la seconde classe d'aujourd'hui et donc confirme que le prix de la troisième classe, ou un prix voisin, était appliqué.

Il est vraiment étonnant de la part de la SNCF de dire que le rapport BACHELIER a été complet, alors même qu'une telle convention n'est évoquée nulle part.

**46.** Tout au plus peut-on tirer du rapport Bachelier que la réquisition a été utilisée envers certaines entreprises. Monsieur Bachelier écrit d'ailleurs lui-même (page 445 du résumé papier) que « *la réquisition et la location ont certainement été utilisées par les autorités. Il reste à déterminer le cadre dans lequel entrent les transports ferroviaires de déportation* ». Mais il ne répond pas à la question qu'il pose, sans doute faute que la SNCF lui ait fourni les archives nécessaires.

Et s'il assimile la mise à disposition dans le cadre de la convention d'armistice à une réquisition, cela est une question sans pertinence, comme cela sera démontré plus bas.

**47.** En outre, si la SNCF avait été réellement réquisitionnée, l'ordonnance du 9 août 1944 portant rétablissement de la légalité républicaine, qui a annulé tous les actes « *qui établissent ou appliquent une discrimination quelconque fondée sur la qualité de juif* », aussi bien que « *Tous les actes qui ont imposé le travail forcé pour le compte de l'ennemi* » n'aurait pas manqué de valider les réquisitions en tant que fondement du droit à indemnité malgré leur annulation automatique en tant qu'actes pris pour l'application des « actes dits lois » antisémites.

#### d) La défense des dirigeants après-guerre

**48.** Devant les commissions d'épuration, les dirigeants de la SNCF n'ont jamais évoqué la réquisition. Bien au contraire, à l'instar des dirigeants de l'État, ils ont soutenu que la collaboration, assurant la continuité de l'État, était une forme de résistance (*Raphaël Delpard*, « les convois de la Honte, enquête sur la SNCF et la déportation » Michel Lafond, 2005, page 172 : [production n° 10](#) précitée).

### 3) Le comportement procédural de la SNCF

**49.** L'argument de la réquisition étant utilisé pour soutenir que la SNCF n'était pas responsable, il aurait été logique de sa part d'appeler en garantie l'État car c'est la préfecture de Toulouse et non l'occupant, qui a ordonné le transfert des requérants vers Drancy.

Alors même que sa défense consiste essentiellement à soutenir qu'elle était contrainte par l'État, elle n'a pas jamais, malgré la longue durée de la première instance, demandé à être garantie d'une éventuelle condamnation par l'État, alors même que les exposants lui avaient suggéré dès la première instance cette possibilité.

On ne fera pas l'injure à son avocat de le soupçonner d'ignorer l'existence de l'appel en garantie devant les juridictions administratives. L'absence d'appel en garantie est donc un choix procédural qui ne peut s'expliquer que par une seule raison : la SNCF savait qu'elle ne serait pas en mesure de se faire garantir par l'État car elle avait noué avec lui des rapports de prestataires de service à commanditaire (expression d'ailleurs utilisée plusieurs fois par M. Bachelier), et non des rapports de requis à requérant.

### B) L'inopérance des moyens tirés de la convention d'Armistice

**50.** La SNCF soutient aussi qu'elle était contrainte de mettre son matériel et son personnel à la disposition des nazis sur le fondement de la convention d'armistice du 22 juin 1940.

Cependant, l'armistice (22 juin 1940) est antérieure à la « collaboration d'État » (24 octobre 1940 : entrevue de Montoire entre Pétain et Hitler, 30 octobre discours radiodiffusé de Pétain appelant à la collaboration) impliquant la SNCF dans les déportations. Elle précède les lois antisémites et la conférence de Wansee [qui décide la « solution finale » et s'est tenue le 20 janvier 1942], la rafle du Vel. d'Hiv. et les déportations. Elle ne peut pas être considérée comme ayant entraîné une obligation pour la SNCF de participer aux transferts vers les camps de transit ou aux déportations.

La SNCF invoque, avec des erreurs d'ailleurs, la convention d'Armistice (1) aussi bien sur le terrain de la compétence, que sur celui de la prescription et celui du fond. Mais ce moyen de défense est sans rapport avec le présent litige pour plusieurs raisons dont la principale est que le transport litigieux n'a pas été effectué sur ordre nazi mais était une opération française (2).

## 1) L'erreur sur la convention d'armistice

**51.** Le mémoire de la SNCF dénature l'article 13 de la convention d'armistice (a) et comporte d'autres erreurs (b).

### a) L'erreur sur l'article 13

**52.** Notamment page 13 de son mémoire, la SNCF indique, en soulignant, que les organisations françaises de transport « *sont à la disposition pleine et entière du chef allemand des transports, lequel (...) est en droit de prendre toutes mesures qu'il jugera nécessaires selon les besoins de l'exploitation et du trafic* ».

Or, l'article 13 de ladite convention ne comporte pas la phrase citée et soulignée page 18 du mémoire de la SNCF, et présentée comme étant la citation de l'article 13. Cette phrase est extraite du rapport Bachelier dont elle constitue l'interprétation de l'article 13.

**53.** Voici le texte authentique de l'article 13, tel qu'il figure du reste dans le document produit par la SNCF.

*Art. 13. — Le gouvernement français s'engage à veiller à ce que, dans les territoires à occuper par les troupes allemandes, toutes les installations, tous les établissements et stocks militaires soient remis intacts aux troupes allemandes. Il devra en outre veiller à ce que les ports, les entreprises industrielles et les chantiers navals restent dans l'état dans lequel ils se trouvent actuellement et à ce qu'ils ne soient endommagés d'aucune façon ni détruits. Il en est de même pour les moyens et voies de communications de toute nature, notamment en ce qui concerne les voies ferrées, les routes et voies navigables, l'ensemble des réseaux télégraphiques et téléphoniques ainsi que les installations d'indication de navigabilité et de balisage des côtes. En outre, le gouvernement français s'engage, sur l'ordre du Haut-Commandement allemand, à procéder à tous les travaux de remise en état nécessaires.*

*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 communication correspondant aux conditions normales du temps de paix.*

Le membre de phrase « *correspondant aux conditions normales du temps de paix* » signifie bien que la SNCF devait assurer le trafic, comme en temps de paix, mais au profit des opérations militaires allemandes. Il ne signifiait nullement qu'elle devrait fournir des trains à bestiaux pour acheminer des êtres humains, ce qui n'est pas un moyen de communication de temps de paix.

Serge Klarsfeld reconnaît lui-même ([production n° 11](#), page 5) que l'article 13 de la convention d'armistice ne peut pas être le fondement du rôle de la SCNF :

*« le rôle de la SNCF, [...], n'était pas de se faire payer pour transporter, dans des conditions opposées à celles qui existaient en temps de paix, des victimes, dont rien ne justifiait l'arrestation, les mauvais traitements et la déportation, surtout quand il s'agissait de mineurs de moins de 15 ans ».*

## **b) Les autres erreurs**

**54.** Ce n'est pas la seule erreur. En effet, la convention d'Armistice a pour but de permettre à l'Allemagne de continuer la guerre contre le Royaume-Uni et surtout elle concerne, en ce qui concerne la mise à disposition de la SNCF la seule zone Nord.

Pour la zone sud, il y a eu simplement une « Convention consécutive à l'occupation de la Zone Sud » que la SNCF n'aurait pas manqué de produire si elle établissait que ses trains partant de la zone sud étaient entièrement sous le contrôle de l'occupant.

**55.** De même, la « prescription d'exécution de l'article 13 » concerne la zone Occupée et les « besoins du trafic » (qui ne comprennent pas encore le transport des Juifs). Cette prescription précise que « *les lois concernant les transports en France restent en vigueur* », et donc la nature juridique des relations État-SNCF. Dans la réalité, la SNCF était régie en 1944 par deux nouvelles conventions, qui n'avaient pas la nature d'actes de droit international

(Bamberg et la Convention sur la Zone Sud Occupée) négociées par Bichelonne, qui était ministre de la production industrielle (condamné à la Libération par la Haute-Cour de justice alors qu'il était déjà décédé en Allemagne). On s'attendait à ce que la SNCF les produise.

## 2) Le transfert à Drancy : une opération française

**56.** Les transferts vers Drancy, en général, comme celui des exposants, étaient effectués à l'initiative des autorités françaises et non des nazis (ceux-ci ont seulement transporté les requérants de Pau à Toulouse en troisième classe). Dans le cas des intimés, c'est le préfet de Toulouse qui a demandé à la SNCF d'assurer le transport et c'est elle qui a accepté (sans réquisition rappelons le).

Celle-ci avait du reste négocié avec l'Intérieur le prix des transports, celui des billets congés payés, calculé sur la base de la troisième classe :

*« ce qu'il est possible d'attester est la vente de billets au tarif groupe. Quant au tarif par déporté, les documents visibles sont trop complexes à déchiffrer et ne permettent pas de proposer une réponse claire. Ce que l'on peut dire et qui ressort du fatras de l'administration est que le prix du transport avec un tarif spécial pour les enfants a été indexé sur le billet de congés payés de 1936 »* Raphaël Delpard, « Les convois de la Honte, enquête sur la SNCF et la déportation » Michel Lafond, 2005, page 148 : [production n° 10](#) précitée).

Dès lors que le présent litige concerne un train qui n'était pas mis à disposition des nazis, mais du ministère de l'Intérieur français, l'invocation de la convention d'armistice est inopérante.

**57.** La SNCF ne peut pas prouver que le transport dont il s'agit a été exécuté en vertu de la convention d'armistice, et sous ses contraintes, puisqu'il a été effectué sur demande du gouvernement de Vichy, et non sur demande des nazis. De surcroît, la convention d'armistice prévoyait l'application des « *conditions normales du temps de paix* ».

## Conclusion de la première partie

**58.** Il apparaît donc que la SNCF ne prouve ni en général, ni encore moins dans le cas particulier des exposants, qu'elle a été réquisitionnée.

Elle ne prouve pas davantage que le transport dont il s'agit a été effectué en exécution de l'article 13 de la convention d'armistice, puisqu'il a été demandé par le préfet de Toulouse et non par les nazis et est parti d'une zone dans laquelle l'article 13 de la convention d'Armistice ne s'appliquait pas.

Mais surtout, elle ne produit pas les pièces nécessaires à la Cour pour comprendre quels étaient ses rapports réels avec les autorités de Vichy qui ont organisé l'arrestation des requérants.

La vérité rétablie, il est possible de passer à la discussion sur les trois moyens invoqués.

## II) Sur la compétence de la juridiction administrative

**59.** À l'appui de sa position selon laquelle la juridiction administrative n'est pas compétente, la SNCF s'appuie principalement sur l'absence de prérogatives de puissance publique (A) et accessoirement sur les effets de la réquisition prétendue et de la convention d'armistice (B) ainsi que sur l'article 136 § 3 du code de procédure pénale (C). Il conviendra également d'évoquer la propre position de la SNCF dans les procès américains (D).

### A) La question des prérogatives de puissance publique

**60.** Selon la SNCF, la compétence de la juridiction administrative pour connaître d'une action en responsabilité délictuelle contre une personne privée gérant un service public serait réservée à l'hypothèse où « *le dommage est dû à l'édition d'une décision traduisant la mise en œuvre effective d'une prérogative de puissance publique exceptionnellement détenue par l'organisme de droit privé* ».

Il sera démontré en premier que cette formule est simplificatrice et déformatrice, et que la règle est différente (1). On prouvera ensuite que la détention de prérogatives de puissance publique (2) est à l'origine du préjudice (3). Enfin la nature administrative du service public exclut l'application des règles applicables aux usagers des SPIC (4).

#### 1) La règle de répartition des compétences

**61.** La compétence de la juridiction administrative ne suppose nullement que le dommage soit dû à l'édition d'une décision. Elle exige simplement qu'il soit dû à la mise en œuvre de prérogatives de puissance publique. Le commissaire du gouvernement, concluant devant le tribunal administratif de Toulouse, en citant l'arrêt de 1983 (CE, 23 mars 1983, n° 33803 & 34462, *SA Bureau Véritas et autres*, concl. Denoix de Saint-Marc) rendu à propos d'une société anonyme participant au service public administratif de la sécurité aérienne rappelait que ces critères sont triples :

« • *L'organisme de droit privé doit participer à " l'exécution du service public".*

• *L'organisme doit être investi à cette fin de prérogatives de puissance publique ;*

• *Enfin, le dommage dont il est demandé réparation doit avoir été causé "dans l'exercice des prérogatives de puissance publique qui lui ont été conférées pour l'exécution de la mission de service public" dont il est investi. ».*

Il ne s'agit donc pas nécessairement d'une décision et il est donc totalement indifférent que la SNCF n'ait pas édicté de règlement spécial.

D'ailleurs, dans l'affaire citée, le dommage résultait d'un simple fait : le retard apporté par le Bureau Véritas à la délivrance d'un certificat de navigabilité. Aucune édicition de mesure réglementaire ou même individuelle n'était à l'origine du préjudice.

## 2) La détention de prérogatives de puissance publique

**62.** La circonstance que la SNCF était une personne de droit privé avant 1983 est sans incidence, des personnes de droit privé pouvant détenir des prérogatives de puissance publique (cf. CE Ass. 31 juillet 1942, *Montpeurt*, Lebon p. 239) a fortiori celles contrôlées par l'État, qui non seulement détenait la majorité du capital mais disposait de pouvoirs spéciaux dans le conseil d'administration.

**63.** La SNCF disposait et a utilisé en l'espèce deux types de prérogatives de puissance publique : des prérogatives spéciales à la période de la guerre (a) et des droits exclusifs pour le transport des voyageurs (b). À supposer même que le premier chef de compétence administrative doive être écarté, le second est suffisant pour imposer la compétence de la juridiction administrative.

### a) Les prérogatives spécifiques à l'époque

**64.** Ces prérogatives existaient et il importe peu qu'elles fussent ou non légales.

#### i) Les prérogatives de puissance publique existaient

**65.** Le tribunal administratif de Toulouse a retenu, suivant en cela son commissaire du gouvernement, que la SNCF « *agissait pour le compte de l'Etat français lorsqu'elle assurait le transport de juifs à destination de camps situés sur le territoire national, tel que celui de Drancy, préalablement à leur déportation* ».

Cette solution est en tout point conforme à la jurisprudence (cf. notamment CE 23 mars 1983, *SA Bureau Véritas et autres*, Lebon p. 134, concl. Denoix de Saint-Marc).

**66.** La SNCF se contente de nier avoir disposé des prérogatives de puissance publique spécifiques au transfert des Juifs.

C'est pourtant bien elle qui exerçait une partie de la contrainte subie par les victimes. En effet, elle participait à leur garde en fournissant des wagons à bestiaux spécialement aménagés pour empêcher toute évasion. Il est vrai qu'elle soutient qu'elle n'assurait pas la garde des personnes concernées et que ses cheminots ne prenait pas part aux opérations d'embarquement et de fermeture des wagons. Toutefois le rapport Bachelier (résumé papier p. 433) indique que « *les wagons couverts auront été fermés et plombés par les soins de la SNCF* ». Mais elle ne dénie pas le fait que c'est elle qui fournissait les wagons à bestiaux et les aménageait pour éviter toute évasion. Elle participait donc bien à la garde par la fourniture des moyens matériels. Et si le mémoire de la SNCF fait allusion (page 8) à la libération d'un train entier par les cheminots de Montluçon, ces cheminots n'agissaient pas sur ordre de leur direction mais en tant que résistants contre un train du STO. Seul Léon Bronchard a agi pour des déportés politiques ou raciaux.

**67.** Et si la SNCF se prévaut de ce que le rapport Bachelier écrit (résumé page 416) que le choix des wagons à bestiaux est « *peut-être* » dû à Dannecker, certains éléments rendent peu probables ce « peut-être ». Selon Olga Wormser (pièce 12 de la SNCF), la SNCF prenait un peu les wagons qu'elle avait sous la main, les Juifs étant parfois mieux traités que les résistants, parce qu'ils étaient plus faciles à garder.

Il est vrai qu'en l'absence de la convention citée dans la lettre de

transmission (voir § n° 44 et production n° 3), il est facile à la SNCF de prétendre que c'était les Allemands qui exigeaient les wagons à bestiaux, alors même que, encore une fois, les Allemands ont fait voyager la famille LIPIETZ-S... en troisième classe.

**68.** C'est également elle qui, d'ailleurs sans la moindre demande des autorités de Vichy ou des nazis, imposait les conditions de transport que l'on sait : absence d'eau, de nourriture, de sanitaires, surpeuplement des wagons à bestiaux. C'est encore la SNCF qui se plaignait des arrêts humanitaires qui ralentissaient le service (rapport Bachelier chap. 4/4-3-7, production SNCF). Le rapport Bachelier cite par exemple un responsable de la SNCF qui se plaint car « *à cette gare, une autre perte de temps de 1 h 30 a été occasionnée par le ravitaillement non prévu des voyageurs* ». Un autre responsable se plaint de ce « *les représentants des œuvres charitables ou confessionnelles étaient trop nombreux [...] cet état de choses a occasionné un retard qui n'a fait que s'accroître et une perturbation générale du trafic* ». Aucun responsable ne semble avoir été choqué de savoir que des êtres humains eussent pu voyager sans être ravitaillés pendant 36 heures !

Mais il est vrai que ces conditions inhumaines avaient peut-être été « négociées » dans la fameuse convention et dans ce cas, on peut se demander pourquoi la SNCF a accepté un tel marché, contraire à la notion même de service public?

**69.** Contrairement à ce qu'écrit la SNCF, c'est bien à son initiative que ces conditions de transport ont été mises en place. Du reste, elle ne produit pas le moindre document, et n'allègue même pas, que quiconque lui aurait imposé de prévoir ces conditions.

Certes, le chapitre du rapport documentaire Bachelier relatif à l'année 1942 (pièce 7 SNCF, pages 415-416) indique que « *le détail des transferts est réglé entre Pierre Couty, du 2<sup>e</sup> Bureau de la Direction générale de la Police nationale, et Schultz, chef de la délégation technique SNCF de Vichy* ». Ce « détail » est transmis par télégrammes du 2<sup>e</sup> Bureau aux préfets de la zone libre et prévoit : « *Aménager wagons à bestiaux avec paille couchage[.]. Assurer*

*installation chaque wagons voyageurs et bestiaux* (nous soulignons) *réceptient eau potable* ».

**70.** Mais, ces télégrammes, comme l'indique C. Bachelier, matérialisent une coopération Etat français – SNCF dans l'élaboration du « détail » des instructions.

Ils laissent ouverte l'option « voyageurs / bestiaux » et précisent seulement « *si wagons à bestiaux, alors paille de couchage* ». Mais le rapport Bachelier (chap. 4/4-3-4) indique qu'une seule fois la SNCF a utilisé des wagons de troisième classe pour le convoi de déportation du 12 décembre 1942 ; il ne fait aucun doute que si elle avait utilisé de tels wagons pour les transferts vers les camps de transit, il n'aurait pas manqué de l'indiquer.

Ils précisent la nécessité d'un « réceptient eau potable », mais laissent à la SNCF l'appréciation de l'opportunité de l'emplir au départ et de le remplir ensuite !

En l'occurrence, cette marge d'appréciation (donner à boire ou priver d'eau) a été trop souvent, et dans le cas des exposants, utilisée dans un sens négatif par la SNCF. Cette privation d'eau, sur laquelle nous reviendrons (**voir § 221 et s.**), et dont les conséquences vitales sont évidentes, relève bien d'une prérogative de puissance publique à l'égard de personnes humaines prisonnières.

La SNCF a donc bien exercé des contraintes de puissance publique.

## ii) L'inopérance de l'argument de l'illégalité

**71.** La SNCF soutient qu'elle ne disposait pas des prérogatives de puissance publique qu'elle a pourtant exercées et qu'elle n'a adopté aucun règlement pour le transport des internés. Bref, elle soutient que ses prérogatives de puissance publique étant de pur fait, cela n'entraîne pas la compétence de la juridiction administrative. On a déjà vu que l'édiction d'une mesure n'est pas une condition de la compétence administrative.

De plus, la jurisprudence n'a jamais posé qu'une prérogative de puissance publique devait nécessairement être édictée par la loi. Certes, on peut

peut-être soutenir que sous le régime de la Constitution de 1958, une loi est indispensable pour conférer à un organisme de droit privé des prérogatives de puissance publique. Mais il n'en allait pas de même sous le régime de Vichy, régime sans séparation des pouvoirs, qui ne s'embarrassait pas toujours d'actes dits lois pour mettre en œuvre sa politique. Compte tenu du droit en vigueur à l'époque, des prérogatives de puissance publique pouvaient être confiées à n'importe quel organisme sans formalisme quelconque, en particulier pour la mise en œuvre de la politique antisémite. La Milice en est un exemple éloquent.

**72.** De plus, la circonstance qu'aucun texte n'ait confié à la SNCF les pouvoirs de contrainte qu'elle a utilisés importe peu, la jurisprudence ne prévoyant pas que la compétence administrative suppose que l'exercice de prérogatives de puissance publique soit légale, mais simplement que ces prérogatives aient été exercées. D'ailleurs, la responsabilité est plus souvent recherchée en raison d'actes illégaux que d'actes légaux.

**73.** La SNCF ne prétend même pas que Vichy lui imposait d'utiliser des wagons à bestiaux et lui interdisait de fournir des vivres, de l'eau et des sanitaires. C'est donc bien la SNCF elle-même qui exerçait des prérogatives de puissance publique contre les Juifs qu'elle transportait.

**74.** Et la circonstance que la SNCF aurait peut-être été mise à la disposition des nazis pour le transport des personnes à déporter, ce que du reste les facturations aux Allemands semblent démentir, est ici sans incidence puisque les exposants, comme de manière générale l'ensemble des déportés raciaux, n'ont pas été transportés vers les camps de transit sur ordre des nazis mais sur celui des autorités de Vichy.

## **b) Le monopole du transport ferroviaire des voyageurs**

**75.** Il sera démontré qu'elle disposait d'un monopole et que sa détention est une prérogative de puissance publique.

### i) La détention du monopole

**76.** Le décret du 31 août 1937 approuvant la convention du même jour (produit par la SNCF) a donné à la SNCF un monopole sur le transport des

voyageurs par chemin de fer. En effet, les anciennes compagnies fusionnées dans la SNCF disposaient, par le jeu de leurs concessions respectives, citées dans les visas du décret précité, du monopole prévu par la loi du 11 juin 1842 relative à l'établissement des grands chemins de fer.

Elle détenait donc, et détient toujours, des droits exclusifs pour le transport des voyageurs. D'ailleurs, elle n'allègue pas que sur la ligne Toulouse-Paris, d'autres entreprises aient transporté par chemins de fer des personnes arrêtées en vue d'être internées et déportées.

C'est bien dans le cadre de l'exercice de ces droits exclusifs qu'elle a transporté les intimés en mai 1944. Et c'est bien dans le cadre de cette activité qu'elle a causé le préjudice pour lequel sa responsabilité est recherchée.

**77.** Le transfert forcé des Juifs constituait un mode d'exercice, parmi d'autres, de ce droit exclusif sur le transport des personnes. Mais à la différence de la plupart des autres modes d'exploitation de ce monopole, la relation avec les usagers n'était pas assurée dans le cadre d'un SPIC mais d'un service public administratif. Le service était administratif faute de lien contractuel et de caractère commercial de l'activité, ce que la SNCF ne paraît plus contester en appel.

En assurant le transfert des Juifs vers les camps d'internement, la SNCF mettait bien en œuvre cette prérogative de puissance publique qu'est le monopole du transport des voyageurs par voie ferrée. Et comme elle exerçait ce monopole dans le cadre d'un service public administratif (faute d'être commercial et assuré contractuellement), on est donc bien dans un cas de compétence administrative.

De ce simple chef la compétence administrative s'impose.

**78.** Et contrairement à ce que soutient la SNCF, l'arrêt du tribunal des conflits *Époux Barbier* n'est d'aucune pertinence en l'espèce car il se prononce sur l'ordre de juridiction compétent pour connaître de la légalité d'un règlement, et non pour juger une action en responsabilité délictuelle. La jurisprudence *Époux Barbier* fixe le critère d'administrativité des actes pris par les personnes privées gérant des SPIC et ne donne aucune définition de la

prérogative de puissance publique. Du reste, cet arrêt ne mentionne pas la détention de prérogatives de puissance publique comme critère du caractère administratif d'un acte pris par une entreprise gérant un service public. Bien au contraire, il énonce que sont administratifs les actes pris pour l'organisation du service public. Or, les demandeurs ne recherchent pas l'annulation d'une décision de la SNCF, mais sa responsabilité pour faute, la faute étant d'avoir prêté par elle et son personnel concours à un crime contre l'Humanité, plus général d'avoir transporté de manière inhumaine des êtres humains.

**79.** À supposer le jugement mal motivé en tant qu'il n'aurait pas indiqué que la SNCF agissait dans le cadre du monopole du transport des voyageurs par chemin de fer dont elle disposait, le moyen de la SNCF ne peut pas entraîner de solution différente quant au principe de la compétence administrative.

ii) Un monopole est une prérogative de puissance publique

**80.** En effet, la compétence pour statuer sur les actions en responsabilité extra-contractuelle des personnes morales de droit privé chargées d'un service public administratif est administrative dès lors que cette personne dispose de droits exclusifs (TC 23 septembre 2002, n° 3300 *sociétés Sotrane et Metalform c/ GIE Sesam-Vitale*, Lebon p. 550). Cet arrêt considère que **la détention de droits exclusifs est nécessairement une prérogative de puissance publique**. Dans cette affaire, le tribunal des conflits a reconnu la compétence administrative car le litige est consécutif à « *l'exécution même du service public administratif de mise en œuvre du système de saisie électronique des données de l'assurance maladie en vue duquel lui ont été conférés des droits exclusifs* ».

Or, c'est exactement la même situation. La SNCF a été chargée du service public administratif de transfert par chemin de fer vers les camps de transit des Juifs et autres personnes vouées à la déportation.

Et il n'y eut aucune dérogation à ce monopole pour assurer le transfert ferroviaire des Juifs. D'ailleurs, même la partie française des trajets de déportation était assurée par la SNCF, les cheminots allemands ne prenant le

relais qu'à la frontière.

### 3) Les prérogatives sont à l'origine du préjudice

**81.** L'exercice des prérogatives de puissance publique susvisées est à l'évidence à l'origine du dommage invoqué, constitué précisément par le fait d'avoir été transporté dans des conditions contraires à la dignité humaine, vers une destination qui était le prélude à la déportation.

### 4) Le service public était administratif

**82.** La SNCF paraît avoir abandonné son odieuse thèse selon laquelle la compétence pour juger du présent litige est judiciaire parce que les relations entre les usagers d'un SPIC et la personne gérant ce SPIC sont de droit privé.

Rappelons toutefois qu'à l'évidence, les exposants n'avaient pas demandé à être transportés à Drancy et que le service public de transfert des Juifs (comme d'ailleurs des autres victimes de Vichy) était nécessairement administratif, faute de la moindre relation contractuelle entre transporteur et transporté.

Elle était donc bien chargée d'assurer le service public administratif du transfert des Juifs vers les camps de transit.

### 5) Conclusion sur les prérogatives de puissance publique

**83.** Il apparaît donc que la SNCF disposait de prérogatives de puissance publique classique (monopole du transport des voyageurs) et spécifique à l'époque (contraintes sur les voyageurs) dont l'exercice, dans le cadre du service public administratif est à l'origine des préjudices subis par les exposants.

## B) Les effets de la réquisition prétendue et de l'Armistice

**84.** On rappellera brièvement que la réquisition prétendue n'est pas prouvée et que les clauses de la convention d'armistice sont sans rapport avec le présent litige.

Mais même si d'aventure la réquisition était prouvée, cela serait sans impact sur la compétence de la juridiction administrative. En effet, l'action pour le compte de l'État implique la compétence administrative. L'arrêt du 22 février 1950, *Dame Duez*, cité par le commissaire du gouvernement devant le tribunal administratif de Toulouse, est d'ailleurs dans ce sens, reconnaissant la compétence administrative pour un dommage causé par la milice, solution parfaitement transposable à la SNCF.

## C) Sur l'argument de l'article 136 § 3 du code de procédure pénale

**85.** Certes, l'article 136 § 3 du code de procédure pénale donne compétence à l'ordre judiciaire pour protéger des atteintes à la liberté individuelle. Il dispose en effet que « *dans tous les cas d'atteinte à la liberté individuelle, le conflit ne peut jamais être élevé par l'autorité administrative et les tribunaux de l'ordre judiciaire sont toujours exclusivement compétents* ». Mais pour autant, il ne conduit pas à la compétence judiciaire, en raison des dispositions même du texte en vigueur à la date des faits (1) de l'existence de fondements textuels aux mesures antisémites (2) et de l'inapplication de l'article 136 § 2 du code de procédure pénale aux atteintes à la dignité humaine (3).

### 1) L'article 112 du code d'instruction criminelle

**86.** En premier lieu, les règles de répartition des compétences entre les deux ordres de juridiction sont des règles de fond, de sorte qu'elles ne sont pas applicables à des actions concernant des faits antérieurs. Et s'il est vrai que de nouvelles dispositions ont été considérées comme applicables à des faits antérieurs à la promulgation du texte actuel (CE 1<sup>er</sup> juillet 1970, *sieur Doppler*,

n° 97727) c'est seulement en ce qui concerne la nature des faits d'atteinte à la liberté individuelle, non en ce qui concerne les personnes échappant à la compétence administrative.

Or, l'article 112 du code d'instruction criminelle dans sa rédaction résultant de la loi du 7 février 1933 ne prévoyait la compétence judiciaire que pour les actions dirigées contre les agents des administrations (TC 27 mars 1952, *dame de la Murette*, Lebon p. 626). Les personnes morales ne peuvent donc pas invoquer cette disposition pour échapper à la compétence de la juridiction administrative, puisque ici ce ne sont pas des personnes physiques qui sont en cause mais une personne morale.

## 2) L'existence des textes antisémites

**87.** En second lieu, la compétence judiciaire suppose que l'atteinte à la liberté individuelle soit constitutive d'une voie de fait (TC 12 mai 1997, *Préfet de police c/ Ben Salem et Taznaret*, Lebon p. 528). De jurisprudence constante, la voie de fait suppose l'absence de fondement textuel, d'apparence même de légalité. Or, les actes dits lois de Vichy prévoyaient bien le transfert des Juifs, ce qui, de jurisprudence constante, exclut radicalement la notion de voie de fait.

Tous les arrêts admettant la compétence judiciaire se fondent sur l'absence totale d'acte à la base de la mesure. Or en l'espèce, il y a avait des actes, une bureaucratie etc.

Les mesures prises s'inséraient dans un cadre pseudo-législatif qui leur donnait une apparence de légalité, et donnaient lieu à des actes administratifs. Ces crimes contre l'Humanité n'étaient, hélas, pas des voies de fait au sens juridique de l'expression.

**88.** De plus, en ce domaine également la théorie des circonstances exceptionnelles s'applique. Déqualifiant les voies de fait en simples illégalités, elle implique donc la compétence administrative.

### 3) L'article invoqué ne vise pas les atteintes à la dignité humaine

**89.** En outre, les conditions de l'exécution des transports ne sont pas exclusivement des atteintes à la liberté individuelle, mais aussi des atteintes à la dignité humaine, notion juridique distincte de la liberté, qui n'entre pas dans les prévisions de l'article 136 § 2 du CPP.

**90.** Or, il n'a jamais été jugé que l'atteinte à la dignité humaine relevait de l'article 136 § 2 du code de procédure pénale, et encore moins de l'article 112 du code d'instruction criminelle. Même si l'argument de l'article 136 § 2 du code de procédure pénale devrait être tenu, la juridiction administrative resterait compétente pour les préjudices nés de l'atteinte à la dignité humaine, le juge judiciaire n'étant compétent que pour la participation de la SNCF à la privation de liberté des exposants.

**91.** Au contraire, les juridictions administratives se sont implicitement reconnues compétentes pour indemniser des préjudices résultant d'atteintes à la dignité humaine causées par l'administration (par ex. CAA Nancy, 4 décembre 2003, n° 98NC02529, *commune de Verdun*).

## D) La position américaine de la SNCF

**92.** Les exposants ont produit en première instance plusieurs documents (extraits de sites internet, article des Échos) dont il ressort que la SNCF a invoqué devant une juridiction de New-York une immunité de juridiction réservée aux États étrangers. Dans un procès devant le *Eastern District of New-York* où le juge était M. David G. Trager, la SNCF a invoqué (avec succès en première instance) le bénéfice d'une loi de 1976 (*Foreign Sovereign Immunities act of 1976, 28 USC §§ 1602 et seq (2004) FSIA*) qui loi institue une immunité juridictionnelle pour les États. Le moyen retenu était que « *that SNCF is an agency or instrumentality of France under the FSIA* » c'est-à-dire qu'elle était un simple service du gouvernement Français.

En d'autres termes, la SNCF, qui soutient aux États-Unis qu'elle bénéficie de l'immunité de souveraineté réservée aux États étrangers n'hésite

pas à prétendre en France être une simple société de transports de voyageurs !

**93.** Mais on a démontré ci-dessus que le transfert des Juifs était assuré aux moyens de prérogatives de puissance publique.

Les exposants ne peuvent que maintenir leur position selon laquelle d'une part cette activité de la SNCF était un service public de nature administrative, les Juifs ne voyageant pas de leur plein gré, et qu'elle était dotée de prérogatives de puissance publique, puisqu'elle avait le pouvoir de les contraindre à rester dans les trains, et de les ravitailler ou non, participant à la garde des Juifs par la fourniture du matériel, en fermant et plombant les wagons. La compétence est bien donc administrative, s'agissant d'un service public administratif dont la mise en œuvre impliquait l'usage de prérogatives de puissance publique.

## Conclusion sur la compétence

**94.** Il apparaît donc que la compétence de la juridiction administrative ne peut être que confirmée car il s'agit d'un dommage causé par une faute délictuelle commise dans le cadre d'un service public administratif, avec une apparence de légalité, par l'exercice de prérogatives de puissance publique, l'une classique (le monopole), l'autre spécifique à l'époque (la contrainte sur les internés).

### III) Sur l'exception de prescription

95. Les exposants entendent d'une part soutenir que si la prescription décennale (ou trentenaire c'est sans incidence) s'applique, celle-ci n'est pas acquise (point A) et que de surcroît l'action n'est pas prescriptible (point B).

#### A) La prescription décennale n'est pas acquise

96. Selon la SNCF, le point de départ de la prescription serait le 11 mai 1944. Cependant, elle ne conteste pas le principe que « *la prescription ne court pas contre celui qui est dans l'impossibilité absolue d'agir par suite d'un empêchement quelconque résultant soit de la loi, soit de la convention ou de la force majeure* ».

Il est d'ailleurs quelque peu odieux de prétendre que les victimes pouvaient former un recours alors qu'elles étaient dans le train ou à Drancy.

97. Il sera d'abord démontré que les informations du rapport Bachelier sont décisives (1) et que la prescription n'a pu commencer à courir au plus tôt qu'à partir de sa publication (2) voire de celle des arrêts Pelletier et Papon (3), que la SNCF espérait retenir les preuves de sa propre responsabilité jusqu'en 2006 (4). Le point de départ est plus tardif encore pour l'action propre de Georges Lipietz et de Guy S... (5). En outre, la prescription n'est pas régulièrement opposée (6).

#### 1) La publication du rapport Bachelier

98. Les exposants avaient cru que le rapport Bachelier avait été publié en 1996. Il s'avère en réalité que ce rapport, certes rédigé en 1996, mais complété jusqu'en 1998 n'a été rendu public que lors d'un colloque tenu en 2000 (voir la date de « copyright » de la pièce 8 de la SNCF, dernière page du chapitre « *les premiers contacts* » et [production n° 18](#) : bulletin du CNRS signalant les conditions d'accès au rapport Bachelier). A cette date (du Colloque 2000), un historien aussi passionné que Serge Klarsfeld reconnaissait d'ailleurs ne pas avoir encore eu le temps de prendre connaissance du rapport Bachelier (Intervention de Serge Klarsfeld au Colloque « Une entreprise publique sous

l'Occupation ») ([production n° 11](#), note 1).

La publication papier du rapport par l'Institut d'Histoire du temps présent et le CNRS n'a été faite qu'en 2001. Cette publication est du reste restée confidentielle puisque le rapport n'a pas fait l'objet d'une publication en librairie ni du dépôt légal à la bibliothèque de France. Outre sa publication sur internet, il n'est consultable qu'à la bibliothèque de l'Institut d'Histoire du temps présent et à celle de la SNCF. Du reste, la Cour pourra constater que la SNCF elle-même produit un tirage provenant d'internet et non la copie d'une publication papier.

**99.** En retenant que la prescription partait de 1996, le tribunal a donc procédé à une interprétation favorable à la SNCF. Mais en réalité, il aurait dû considérer — encore que cela soit sans importance pour la présente affaire, les exposants ayant introduit leur action en 2001 — que les informations sur le rôle de la SNCF n'ont été rendues véritablement publiques qu'en 2000.

**100.** Il convient d'analyser les documents produits dont la SNCF se prévaut pour soutenir qu'il était possible d'intenter une action tout de suite après les faits (a) et de montrer l'apport du rapport Bachelier, seul document dévoilant les informations pertinentes (b) malgré ses insuffisances (c). Il était en outre impossible avant la publication d'accéder aux informations nécessaires (d).

#### a) Les documents dont se prévaut la SNCF

**101.** La SNCF avance différents arguments pour prétendre, avec une mauvaise foi certaine, que ses victimes possédaient des informations suffisantes avant le rapport Bachelier. Il convient donc d'examiner les documents et arguments qu'elle produit à l'appui de sa thèse, en faisant auparavant remarquer que « *l'opinion attendait une dimension politique et juridique que cinquante livres ne pourront pas satisfaire* » (Henry ROUSSO, citation in *Le Monde* du 30 mai 1992, pièce de première instance 13, [production n° 19](#)) et que les pièces produites par la SNCF ne saurait l'exonérer de sa responsabilité.

Ce passage du mémoire de la SNCF est une série d'anachronismes, illustrée systématiquement par les pièces produites. Ces pièces, sans grand rapport avec le sujet (la plus caricaturale est la pièce 14, qui n'en a aucun),

visent seulement à essayer de créer l'impression que les Allemands décidaient de tout, ignorant l'autonomie de Vichy et a fortiori de la SNCF, nous ramènent au moyen-âge de l'historiographie de l'occupation. D'autres pièces ne visent qu'à exalter les résistants cheminots, que nul ne conteste, mais qui ne blanchit en rien la direction SNCF de l'époque.

i) Le document signé de Georges Ribeill (pièce 10)

**102.** La pièce 10 produite par la SNCF indique d'ailleurs :

*« c'est bien à Kurt SCHAECHTER, en mai 1992, que l'on doit la première publication dans un grand hebdomadaire, de documents mettant directement en scène la SNCF, comme prestataires de transports effectués pour le compte des préfets, en l'occurrence du préfet de Toulouse ».*

Le même document indique du reste que :

*« tous ces résultats restent provisoires, et le resteront longtemps encore vraisemblablement, liés à l'exploration d'autres fonds d'archives encore ignorés ou toujours non classés... ».*

Loin de démontrer que l'information était disponible dès 1945, ce document produit par la SNCF démontre au contraire la tardiveté de l'information sur le rôle exact de la SNCF, et notamment sur ses factures.

ii) L'extrait de l'ouvrage de Paul Durant (pièce 11)

**103.** La SNCF se prévaut également de l'ouvrage de Paul Durand, publié en 1968. Mais on cherche vainement dans cette pièce un éclairage et des informations sur la réalité du rôle de la SNCF dans le transfèrement.

Les premières pages parlent des problèmes matériels rencontrés par la SNCF lors de l'arrivée des Allemands et des problèmes de ravitaillement.

Page 113 et 114, l'ouvrage parle des relations entre la SNCF et les Allemands mais il n'y a rien sur les transferts à l'origine du présent litige. Page 115, l'ouvrage continue de parler des relations techniques avec les Allemands et de l'application de la convention d'Armistice, sur ses luttes pour rétablir le fonctionnement du réseau.

Mais on ne trouve absolument rien sur la déportation. Ce document

n'apporte donc aucune information relative au présent litige.

iii) La thèse de Mme Wormser-Migot (pièce 12)

**104.** Il s'agit d'une thèse sur le système concentrationnaire et non sur le rôle de la SNCF.

Cette thèse a été publiée en 1968, mais on n'y trouve pas davantage les informations figurant dans le rapport Bachelier quant au rôle exact de la SNCF.

Certes, l'ouvrage aborde les difficultés matérielles pour organiser les déportations de Juifs. Mais il ne parle en rien des transferts vers Drancy, minimise le rôle de Vichy (« *il existait une certaine collaboration, si réticente soit-elle de Vichy avec les autorités occupantes* » page 223).

Mais il n'est nullement indiqué l'essentiel : que la SNCF disposait d'une marge de manœuvre, qu'elle n'agissait pas sur ordre des nazis lorsqu'elle transférait des Juifs à Drancy ou dans un autre camp français, ni qu'elle faisait le maximum pour organiser « au mieux » ces transferts vers les camps... .

iv) L'ouvrage de Maurice Choury (pièce 13)

**105.** Cette pièce ne comporte pas une ligne sur la déportation ou sur les transferts internes.

v) La loi nazie en France (pièce 14)

**106.** De cet ouvrage édité en 1974, la SNCF ne produit que la préface de Robert Aron racontant ses souvenirs de Juif, avec aucun mot sur la SNCF. Il ne prouve donc rien quant à l'information sur le rôle de la SNCF.

vi) Le convoi du 24 janvier de Charlotte Delbo (pièce 15)

**107.** Il s'agit des mémoires d'une juive mais déportée comme politique (classée « rouge » à Birkenau) qui n'éclaire en rien sur le rôle de la SNCF.

vii) L'ouvrage de Jean-Pierre Azéma (pièce 16)

**108.** Le célèbre historien raconte la vérité historique sur le rôle de Vichy dans la déportation des Juifs, mais ne dit rien sur le rôle de la SNCF.

viii) L'ouvrage de Marrus et Paxton (pièce 17)

**109.** Essentiellement consacré au rôle de Vichy dans la déportation, l'ouvrage dit quelques mots sur la SNCF. Il expose, ce qui n'a jamais été contesté et n'est pas l'objet du débat, que les convois de déportés étaient pris en charge par la SNCF jusqu'à la frontière. Il souligne que « *rien ne s'interposa pour empêcher les transports à Auschwitz* ». Il prétend, ce qui est du reste démenti par l'histoire personnelle des exposants, qu'à partir du printemps 1944 les SS ne pouvaient plus compter sur la police locale pour les arrestations. Il expose largement le rôle de la milice. Il rappelle que « *le débarquement des alliés en Normandie, le 6 juin 1944, ne donna pas non plus le signal de la fin des activités anti-juives de Vichy* » sans indiquer en revanche que la SNCF a continué à transférer et déporter les Juifs comme si rien n'avait changé.

#### ix) La convention d'Armistice

**110.** La SNCF soutient aussi que la convention d'armistice était disponible après la guerre et qu'il était connu qu'elle [la SNCF] était à la disposition des nazis, qu'elle était un rouage pour l'application de la solution finale en France.

Sans doute la convention d'armistice était-elle connue. Mais elle n'a rien à voir avec le présent litige. On a déjà démontré qu'elle ne concerne que les relations avec les nazis alors que les transferts vers les camps en France n'étaient pas effectués à la demande des occupants mais du gouvernement de Vichy.

La convention n'indique rien sur la mise en œuvre de la « solution finale » laquelle n'a été décidé qu'ultérieurement par les nazis. A fortiori, elle ne comporte aucune clause sur la manière dont les transferts devaient être effectués alors que la responsabilité de la SNCF est recherchée en raison des conditions inhumaines de transport.

#### x) Sur l'arrêt du 8 juin 2004

**111.** On reparlera de cet arrêt sous un angle strictement juridique. En ce qui concerne les faits, il indique simplement pour retenir la prescription que « *la SNCF n'a jamais dénié avoir fait circuler, sur réquisition des autorités gouvernementales et dans le cadre de la convention d'armistice, des trains de*

*déportés* ». Mais comme la présente affaire concerne un train d'interné circulant sans réquisition, cela ne prouve rien quant à la date à laquelle on a su que la SNCF transportait volontairement des personnes comme les intimés.

#### xi) Synthèse

**112.** Il apparaît donc qu'aucun des documents produits par la SNCF, autre que le rapport Bachelier, ne donne des informations consistantes sur son rôle. Ils ne font que confirmer que les déportés l'étaient par train.

Mais le fait que la SNCF effectuait les transports dans le cadre de contrats administratifs ordinaires, en tout cas celui des exposants, puisque la SNCF n'apporte pas la preuve d'une réquisition, n'a été connu que par le rapport Bachelier.

Or, tant que l'on était dans la légende d'une SNCF totalement contrainte par l'État (ou dans d'autres cas par les nazis), il n'était pas possible d'envisager une action contre elle. Cette légende est d'ailleurs présentée par la SNCF comme une vérité incontestablement établie, alors qu'elle n'est qu'une légende soigneusement construite.

#### **b) L'apport du rapport Bachelier**

**113.** Bien des informations cruciales pour le présent procès n'ont été dévoilées que par le rapport Bachelier.

**114.** Ce n'est que dans le rapport Bachelier, que l'on apprend (page 419 du résumé produit par la SNCF) que « *les représentants des œuvres charitables ou confessionnelles étaient trop nombreux, soit au départ, soit pendant les différents arrêts* » ce qui occasionne « *une perturbation générale du trafic qui a motivé des observations sévères de la SNCF* ». Or, le fait que la SNCF se plaignait de ce qui dégradait la qualité du service est déterminant puisqu'il prouve non seulement l'absence de contrainte, mais le zèle qu'elle mettait à assurer la « bonne qualité » du service.

**115.** D'ailleurs, la SNCF le revendique encore aujourd'hui à travers l'intervention de son représentant à l'émission de France-Culture du 21 septembre 2006 ([production DVD](#), notamment à partir de la 35ème minute).

A la 35e minute, Paul Mingasson demande : « *Mais vous sous-entendez que la direction de la SNCF a délibérément privé d'eau les déportés ?* » Face à l'objection que, 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, M. Mingasson répond :

*« 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 ».*

Ces propos ont été suivis d'un long silence des journalistes et des intervenants.

Il n'est pas inutile de préciser que c'est Monsieur Mingasson qui a repris la parole pour revenir sur ce point, et donc que ce n'est en rien une parole malheureuse, mais au contraire une parole réfléchie. Pour la SNCF, pendant la guerre comme maintenant, la circulation des trains prime toute autre considération. Elle considère toujours qu'il était normal de protester contre des arrêts permettant aux organisations humanitaires de donner quelques secours aux personnes enfermées dans les trains.

**116.** De même, si l'on savait que la conduite des trains était généralement française, on ignorait, avant le rapport Bachelier (résumé, page 434) que « *la direction de la SNCF s'oppose à ce que cette règle soit abrogée* » M. Besnerais, alors directeur général, expliquant que cela permet une « *utilisation plus rationnelle* ». C'est encore une preuve de l'implication personnelle de la SNCF fournie par ce rapport. Elle allait donc jusqu'à refuser que les Allemands fassent la sale besogne, ce qui démontre que même pour les déportations, elle était volontaire, donc a fortiori pour les transferts vers les camps de transit.

**117.** C'est également dans ce rapport que l'on apprend (page 424) que la disposition selon laquelle :

*« le matériel allemand ne pouvait être utilisé que pour des*

*chargements à destination de l'Allemagne, de la Belgique, de la Hollande [...] était appliquée avec soin par la SNCF parce que l'utilisation de wagons allemands pour l'étranger évitait la fuite de wagons SNCF ».*

On croyait avant que la SNCF collaborait de force, on sait depuis le rapport Bachelier qu'elle préservait ses wagons.

**118.** Ce n'est que dans le rapport Bachelier que l'on apprend (page 440 du résumé, 4/4-3-13 de la version internet) que :

*« les archives, ainsi que les témoignages, ne relèvent aucun refus, aucune protestation de la part du transporteur portant sur l'exécution de ces transports, ni aucune consigne de sabotage, aucun fait d'ailleurs ne permet d'attester d'une telle consigne, même secrète ».*

De même, c'est dans le rapport Bachelier que l'on apprend que la SNCF se souciait surtout de se faire payer. Certes elle « *dispose de la possibilité de transporter gratuitement* » mais elle se préoccupe surtout d'« *exiger le paiement d'une prestation* » lequel « *détermine une relation commerciale* ». Et c'est ce rapport qui indique (même page) que la SNCF réclame le paiement après la Libération car :

*« l'État français ayant commandé une prestation de service, en l'espèce les transferts des internés des camps de zone libre vers Drancy [...] le même État est tenu d'en régler le paiement et donc le prestataire de service en droit de lui demander la contrepartie de ce transport ».*

La mise à l'écart du principe de continuité de l'État jusqu'à l'arrêt Pelletier ne concernait manifestement pas les obligations pécuniaires liées aux transferts des victimes de Vichy.

**119.** On apprend également page 441 (bien que cela ne concerne pas les exposants) que s'agissant des déportations, les Allemands refusaient de payer puis de fournir des documents comptables et donc que la SNCF se plaint « *des plus grandes difficultés pour établir nos factures et nous devons, pour le faire, nous contenter des seuls relevés statistiques qui ont été établis pour répondre aux demandes des autorités allemandes* ». Toute la page 442 est encore consacrée à expliquer le souci de la SNCF de se faire payer.

**120.** C'est encore dans le rapport, page 448 que l'on apprend qu'il existait des « *courriers du service commercial de la SNCF adressés aux autorités préfectorales* » pour obtenir le règlement des trains spéciaux.

Dans la même page, on apprend qu'en avril 1942, la SNCF établit un mémoire pour se faire payer et proteste contre les paiements insuffisants.

### c) Les incomplétudes du rapport Bachelier

**121.** Par exemple l'information sur la facturation au tarif de troisième classe des wagons à bestiaux utilisés ne figure pas dans le rapport Bachelier. Il est vrai que la SNCF nie maintenant ce fait, mais n'explique nullement comment était calculé le « tarif » alors que la comparaison avec le tarif actuel de la deuxième classe confirme bien qu'il s'agissait de troisième classe ou d'un tarif proche (voir § n° 28). Or, les factures émanaient du service « voyageurs », alors qu'elles auraient dû émaner du service marchandises puisqu'il s'agissait de wagons à bestiaux.

Mais surtout il manque la fameuse convention à laquelle fait référence la lettre de transmission de la facture (voir supra § n° 45, production n° 3). Or cette convention est fondamentale car elle permettra de comprendre les modalités exactes des rapports entre l'Etat et la SNCF (réquisition ou marché négocié ?).

Ces seuls exemples montrent qu'il est encore insuffisant.

Le rapport Bachelier est d'ailleurs loin d'avoir fait toute la lumière sur le rôle de la SNCF. Il n'a guère étudié systématiquement que les procès-verbaux du conseil d'administration. Mais surtout, comment un seul historien, aussi compétent soit-il pourrait traiter l'intégralité de la question ? Comme l'explique monsieur le Président GALLOIS, en ouverture du Colloque :

*« le retard accumulé ne se rattrapera pas sans un travail important, qui demande un investissement notable de l'entreprise notamment en temps. Nous le ferons mais... reconnaissons que, compte-tenu des volumes concernés, répertorier et classer l'ensemble des archives d'intérêt historique nécessitera des années de travail. »* (production n° 20).

**122.** Tous les historiens ne partagent pas l'analyse de la SNCF sur la complétude du rapport Bachelier. Par exemple, Jean-Marc DREYFUS, historien, spécialiste de l'histoire économique de la Shoah écrit dans *Libération* du 8 septembre 2006 ([production n° 21](#)) que :

*« pour de nombreuses familles juives, l'heure de l'indifférence et de l'oubli n'a pas encore sonné.*

*Elles signalent aussi un fait intéressant : que la SNCF n'a pas fait son travail de mémoire. L'entreprise publique a beau jeu de rétorquer qu'elle a commandité une large étude sur son histoire pendant les années noires, organisé un grand colloque aussi, dont les actes ont été publiés. La SNCF a aussi fait circuler dans ses gares une belle exposition sur la déportation des Juifs de France, une entreprise simple et pédagogique organisée par l'association Les Fils et Filles des déportés Juifs de France. Cela n'est pas suffisant pour contenter la demande de mémoire et de reconnaissance de nombreuses familles de victimes, et ces efforts contrastent largement avec la situation outre-Rhin. En Allemagne, des dizaines de grandes entreprises ont mis sur pied des commissions d'historiens, comprenant souvent des spécialistes étrangers, pour écrire dans le détail l'histoire de leur compromission avec le nazisme. Bertelsmann, Volkswagen, la Deutsche Bank, plus récemment la Dresdner Bank (qui fut si nazifiée), pour ne citer que les entreprises les plus visibles, ont fait écrire les pages les plus noires de leur passé, sans laisser planer d'ombres ni sur les morts, ni sur les profits.*

Surtout, il rappelle que :

*« Les historiens qui souhaitent faire une recherche sur le rôle de la compagnie nationale dans la déportation des Juifs, le pillage des appartements et le transfert de leur contenu en Allemagne, ou d'autres sujets délicats, se voient signifier que les archives sont ouvertes aux chercheurs mais qu'elles ne sont pas classées, que les dossiers s'alignent sur des kilomètres et qu'il faut revenir dans quelques années. En bref, que les chercheurs ne verront rien ».*

**123.** Enfin certains historiens, par exemple Madame LEROY-RIZ (in *L'histoire contemporaine sous influence*, éd. Le temps des Cerises) mettent en cause la totale impartialité des travaux commandés et payés par des entreprises. Si elle ne mentionne pas directement la SNCF, sa réflexion vaut aussi pour elle. La SNCF n'est pas la seule à faire ce travail de mémoire. D'autres entreprises disent aussi vouloir faire la lumière, forcées parfois par la

découverte d'éléments qui les discréditent, mais craignent, avec raison que le dépouillage des archives fasse ressortir des horreurs. Il est humain de penser que tout n'a peut-être pas été dépouillé ni surtout écrit. On sait d'ailleurs que M. Bachelier a surtout travaillé avec les procès-verbaux du conseil d'administration et que des milliers de documents de l'époque ne sont même pas inventoriés. Il en va de même d'ailleurs dans les archives de l'État de la série W (archives depuis juillet 1940).

**124.** Le manque d'indépendance de l'Institut d'histoire du temps présent, dont dépendait Monsieur Bachelier, contribue à la minimisation du rôle de la SNCF dans ce rapport. Mme Sonia Combe, qui est historienne et conservateur à la Bibliothèque de documentation internationale contemporaine indique ([production n° 22](#), page 305 et s.) dans Archives interdites, l'histoire confisquée, édition La découverte, [deuxième édition 2001] que cet Institut, quoique rattaché au CNRS, est l'héritier direct du Comité d'histoire de la seconde guerre mondiale dont les membres étaient nommés par l'exécutif et qu'il a conservé la tradition d'éviter les sujets qui fâchent. Les membres de cet institut étaient pratiquement les seuls à pouvoir accéder aux archives sensibles de la série W, ce qui demandait naturellement une certaine prudence vis à vis des pouvoirs publics. Le rapport de M. Bachelier est déjà effrayant, qu'en serait-il d'un rapport complet rédigé par une équipe totalement indépendante ?

**125.** Enfin, comme l'analyse fort justement Monsieur RIBEILL (pièce 10 de la SNCF) :

*« Il est clair que la commande par les préfets de « trains administratifs » (ou de transfèrement entre camps)-organisation logistique donc de train franco-français- et la facturation des convois ferroviaires afférents par les services commerciaux de la SNCF, a motivé, conformément à la culture des conventions tarifaires passées avec les administrations françaises et régies particulièrement par l'article 29 des statuts de la SNCF, la production certaine de documents contractuels et opérationnels que personne, à ce jour, n'a véritablement recherchés ni donc trouvés... certes dans le temps imparti, il [Monsieur BACHELIER], n'a pas pu prospecter d'autres fonds d'archives de la SNCF que ceux relatifs à son conseil d'Administration... ».*

#### d) l'impossibilité d'accéder aux archives de la SNCF avant le rapport Bachelier

**126.** Aussi bien les historiens que Monsieur Braibant ont établi le constat que l'accès aux archives, avant une époque récente, était particulièrement difficile.

##### i) L'analyse de Mme Combe

**127.** Dans son ouvrage Archives interdites, l'histoire confisquée, édition La découverte, [deuxième édition 2001] Sonia Combe indique (production n° 22 : extrait de l'ouvrage, page 293) :

*« les archives des chemins de fer français concernant la période, que l'on disait détruites, se trouvent toujours dans les locaux de la SNCF, rue Saint-Lazare. Elles sont inaccessibles, y compris aux collaborateurs de la revue [la vie du Rail]. Elles seraient encore en vrac et non inventoriées. Dans un wagon plombé ? ».*

Elle ajoute en note que :

*« cette information m'a été communiquée par un responsable de la SNCF qui me répéta « c'est une histoire de fou, mais c'est comme cela et nous n'avons même pas le droit de le dire ».*

Cela est confirmé par un historien, Bruno Carrière, dans un article intitulé : Déportation, la SNCF confrontée à son histoire, publié dans la Vie du Rail du 26 janvier 2005 (page 14) qui indique « en 2000, l'entreprise cède enfin aux demandes réitérées des chercheurs et décide d'ouvrir ses archives » (production n° 13).

**128.** Il en allait de même des archives de l'État. Les documents essentiels (et notamment la facture trouvée dans les archives de la Haute-Garonne prouvant qu'il n'y avait aucune réquisition mais bien des prestations commerciales) étaient marqués du tampon « secret-défense » interdisant l'accès libre pendant 60 ans et il a fallu l'astuce de M. Kurt SCHAECHTER pour que l'on commence à connaître les documents (voir notamment Sonia Combe précitée, page 273 et s.). Ce fut d'ailleurs davantage malgré les historiens de l'Institut d'Histoire d'études du temps présent que grâce à eux (cf. Sonia Combe p. 276).

Jusqu'aux années 2000, les archives de la série W (à partir de 1940) étaient rarement inventoriées. Même inventoriées, elles n'étaient de toute façon que partiellement accessibles, et sur dérogation, pour des historiens triés sur le volet, pour la plupart membres du comité d'histoire de la seconde guerre mondiale, devenu institut d'Histoire du temps présent. Ainsi que le rappelle Sonia Combe (précitée page 307) :

*« ouvertes aux membres et aux correspondants régionaux du Comité d'histoire de la seconde guerre mondiale, les archives de Vichy livraient donc leurs secrets, tout au moins à ces historiens dans lesquels l'État avait placé sa confiance. Sans doute le furent elles dans la mesure où elles avaient été collectées, sans doute certains fonds restèrent-ils résolument fermés, y compris aux membres du Comité. ».*

**129.** Même des historiens favorables à la SNCF reconnaissent que les archives susceptibles de contenir des documents nécessaires à un procès tel que celui-ci, étaient inaccessibles. Messieurs Rouso et Éric Conan, en 1994, in Vichy un passé qui ne passe pas, éd. Fayard, Paris 1994, page 83-84 ([production n° 23](#)), après avoir critiqué l'action de M. Kurt SCHAECHTER [en lui imputant des vols imaginaires, celui-ci ayant seulement récupéré la carte d'identité de sa mère], et avant de le tourner en dérision, indiquaient que pour consulter des documents, il fallait une dérogation et que :

*« de cette dérogation, fréquente pour nombre de papiers de l'époque, découle l'interdiction de photocopier, les dérogations n'étant délivrées qu'à titre personnel ».*

Dans le même ouvrage (page 99-100), ils reconnaissent que *« tous les chercheurs se sont vus refusés par les administrations versantes une ou plusieurs fois l'accès à certaines cotes d'archives »*. Au mieux des historiens ont pu avoir accès à une partie des archives utiles à la manifestation de la vérité, les particuliers non.

## ii) Le rapport Braibant

**130.** Le rapport officiel établi par le vice-président du Conseil d'État, Monsieur Braibant, remis en mars 1995 est dans le même sens ([production n° 24](#), page 55 et s.). Il montrait bien que l'accès aux archives était quasiment impossible pour des particuliers en raison des conditions légales et

réglementaires mais aussi de pratiques particulièrement restrictives et du manque d'inventaires.

Il indique en premier lieu (page 25) qu'en méconnaissance de la loi les EPIC, comme la SNCF, ne versent pas leurs archives dans les archives publiques, ce qui est déjà une difficulté d'accès. Il rappelle (page 49) qu'avant la loi de 1979, le délai de communication était de 50 ans et que le décret du 10 juillet 1970 avait interdit la communication des archives postérieures au 10 juillet 1940. Il explique (page 52) que les décrets d'application de la loi de 1979 ont considérablement restreint l'accès aux archives, notamment en classant nombre de documents, dont ceux nécessaires pour le présent procès, comme communicables qu'au bout de soixante ans. Dans le chapitre II (pages 55 à 62), Monsieur Braibant expose que la pratique est encore plus restrictive que les textes. Il rejoint ainsi Mme Combe, mais avec l'autorité supplémentaire liée à sa qualité, lorsqu'elle expose que la loi de 1979 et ses décrets d'application ont de fait retardé l'ouverture des archives sensibles, notamment parce que les dossiers de l'époque comportent toujours des informations considérées comme nominatives ou protégées par le secret-défense.

**131.** Et même si certains historiens ont pu accéder à certains documents sensibles avant le rapport Bachelier, aucun n'a publié d'ouvrage mettant en évidence les faits reprochés à la SNCF. Notamment, aucun historien n'a cité et encore moins reproduit cette « *Convention sur les transports de l'espèce* » entre l'État et la SNCF dont l'existence dément la théorie de la réquisition avancée par l'appelante. De même, aucun historien n'a jamais mentionné la participation de la SNCF aux conférences de la déportation, ses protestations contre les interventions humanitaires, ses demandes de paiement etc.

**132.** Dans ces conditions, on se demande bien comment des particuliers auraient pu avoir accès aux informations figurant dans le rapport Bachelier alors que même les historiens patentés en bon rapport avec la puissance publique n'y avaient pas accès. Notamment, il leur était impossible de savoir que la SNCF avait passé une convention avec l'État pour « les transports de l'espèce », qu'elle facturait ses prestations, qu'elle participait aux conférences

pour l'organisation de la déportation etc. Or, seules ces informations démentent la légende forgée par la SNCF selon laquelle elle aurait été entièrement contrainte d'agir comme elle l'a fait.

Et même s'ils avaient pu avoir ces informations, ils n'auraient pas pu prendre photocopie des documents. L'affaire Kurt SCHAECHTER montre bien que seules des manœuvres permettaient d'accéder aux archives sensibles et d'en prendre copie.

Et il faut rappeler que la facture déterminante fut trouvée aux archives départementales en Haute-Garonne car si les particuliers peuvent accéder aux archives gérées par l'État ou les collectivités territoriales, celles de la SNCF sont restées inaccessibles aux particuliers.

## 2) La prescription ne peut courir avant la publication du rapport Bachelier

**133.** Comme le tribunal administratif l'a justement jugé, l'information utile sur le rôle de la SNCF n'a été connue, et partiellement, que par la publication du rapport Bachelier. Et si la SNCF prétend que l'on pouvait rechercher sa responsabilité dans le transport des Juifs dès 1944 (alors que le pays était toujours occupé !) elle ne cite pas le moindre procès où l'on aurait recherché sa responsabilité dans ce domaine, que ce soit après la guerre ou a fortiori pendant celle-ci. Tout au plus, le rapport Bachelier fait allusion à des procès gagnés par la SNCF devant des juridictions commerciales et qui concernaient donc d'autres questions : des litiges sur des marchandises. Mais en établissant la réputation d'irresponsabilité de la SNCF (du fait d'une soi-disant "réquisition"), ces procès perdus ont au contraire dissuadé les victimes de la Shoah de rechercher la responsabilité de la SNCF. Il ne pouvait du reste pas en être autrement car, on l'a vu, les archives d'État comme celles de la SNCF n'étaient pas accessibles.

### a) L'article 2270-1 du Code civil

**134.** On analysera l'article 2270-1 du Code civil puis spécialement la jurisprudence invoquée par la SNCF.

Même si l'article 2270-1 du Code civil ne mentionne pas expressément l'ignorance d'une créance comme suspendant le cours de la prescription, il est de jurisprudence constante que la prescription ne peut courir qu'à compter du jour où celui contre lequel on l'invoque a pu agir valablement (par ex. Cass. Civ. 1<sup>ère</sup>, 27 octobre 1982, Bull. Civ. I n° 308).

**135.** Les exposants ignoraient les faits majeurs établissant la responsabilité de la SNCF et ne les ont connus que grâce à la publication du rapport Bachelier.

Notamment, le fait que la SNCF se faisait payer n'est établi que par la publication du rapport Bachelier. Certes, il y avait eu antérieurement la publication d'une facture par M. Kurt Schaechter mais on sait que celui-ci, vivement attaqué par plusieurs historiens, n'avait pas pu rendre notoire ce fait. Or, le fait que la SNCF se faisait payer est déterminant pour qu'il ait faute. En effet non seulement, cet élément contribue de manière décisive à anéantir la thèse de la réquisition (bien que M. Bachelier reste ambigu sur ce point) mais il rend manifeste une composante essentielle de la faute commise.

Et l'on ne saurait leur reprocher d'avoir ignoré ces faits. En premier lieu, ils étaient mentionnés dans des archives qui étaient soit classés secret-défense, soit détenues par la SNCF, rarement inventoriées et en tout cas inaccessibles (**voir ci-dessus § n° 126 à 131**). En second lieu, ainsi qu'on l'a démontré dans l'exposé des faits, la SNCF a mené pendant soixante ans une politique de dissimulation des faits, construit un mythe de la SNCF résistante, occulté la réalité.

Cette occultation des faits est donc bien constitutive d'un cas de force majeure, puisque ces faits sont irrésistibles (il était impossible de trouver des informations protégées par le secret-défense) et extérieurs aux exposants.

## **b) Les jurisprudences invoquées par la SNCF**

**136.** La SNCF invoque deux arrêts judiciaires.

### i) L'arrêt de cassation du 12 janvier 1984

**137.** La SNCF entend se prévaloir en premier lieu d'un arrêt de la cour

de cassation du 12 janvier 1984 qu'elle prétend comparable. Il s'agissait certes d'une victime d'une loi antisémite dépossédée d'une assurance sur la vie. Mais cette victime ignorait l'existence d'une loi bulgare du 2 mars 1945 qui avait imposé un délai pour obtenir le rétablissement des polices d'assurance vie anéanties par la législation antisémite. C'est une situation très différente de celle des exposants, qui eux ignoraient des faits couverts par le secret et le désordre des archives. Ignorer la loi n'est pas en principe concevable car celle-ci fait l'objet d'une large publication. Mais les exposants n'ont nullement ignoré une loi : ils ont ignoré des faits figurant dans des documents d'archives non triés et généralement classés secret-défense.

#### ii) L'arrêt Kurt Schaechter

**138.** La SNCF invoque également un arrêt de cour civile du 8 juin 2004 qu'elle a gagné contre une autre victime.

Observons que si les règles de prescription du Code civil sont certes invocables devant le juge administratif, celui-ci n'est pas lié par l'interprétation juridique et factuelle faite par une juridiction judiciaire au demeurant incompétente qui de surcroît s'est fondée sur une réquisition non prouvée.

La cour d'appel qui se trompe d'ailleurs sur la date de publication du rapport Bachelier, se contente du fait que « *la SNCF n'a jamais dénié avoir fait circuler, sur réquisition des autorités gouvernementales et dans le cadre de la convention d'armistice, des trains de déportés* ».

Mais si elle n'a pas dénié ces faits au demeurant faux, elle n'a pourtant jamais délivré les informations dont elle disposait, du moins avant le rapport Bachelier. Et notamment, elle n'a jamais reconnu que ces prestations, loin d'être toutes sous le signe de la réquisition ou de la convention d'armistice, étaient plutôt des prestations commerciales, qu'il importait de rentabiliser au maximum.

En réalité, le fait que la SNCF n'ait jamais dénié avoir fait circuler des trains sur réquisition est absolument sans intérêt pour la question de la prescription puisque la SNCF n'a reconnu qu'un fait faux : la prétendue réquisition. Reconnaître un fait faux ne saurait avoir une influence quelconque

sur la prescription : seule la reconnaissance d'un fait vrai aurait pu avoir un tel impact. Or, la SNCF ne reconnaît toujours pas, malgré les termes pourtant clairs de la facture produite, avoir transporté les Juifs, en vertu d'une « *convention sur les transports de l'espèce* ».

### 3) La prescription ne peut commencer à courir avant la publication de l'arrêt Papon

**139.** L'arrêt *Pelletier* du 6 avril 2001 (CE Ass 6 avril 2001, *Pelletier et autres*, RFDA mai-juin 2001 p. 712, concl. Austray, Lebon p. 173) a été publié au recueil Lebon, recueil officiel des actes du Conseil d'État en 2003 (production n° 25) car à cette époque la publication du Lebon accusait un fort retard. L'arrêt *Papon* (CE 12 avril 2002, *Papon*, Lebon p. 139 concl. Boissard) a lui été publié en 2004 au recueil *Lebon* (productions n° 26). On indiquera au préalable que seule la publication au recueil *Lebon* peut faire foi car ce recueil, préparé par le Conseil d'État, est la seule publication officielle des arrêts du Conseil d'État (la publication au Journal Officiel ne concerne que certains arrêts prononçant l'annulation de règlements), dans le cadre d'une concession de service public.

De plus, contrairement à ce qu'a jugé le tribunal, seule la publication de l'arrêt *Papon*, légèrement plus tardive, est pertinente. En effet, l'arrêt *Pelletier*, parce qu'il statuait sur un recours pour excès de pouvoir, n'abandonne pas explicitement la jurisprudence *Ganascia* (voir § n° 141) ; ce sont seulement les conclusions du commissaire du gouvernement qui laissent entendre que cette jurisprudence pourrait être abandonnée. Seul l'arrêt *Papon*, rendu en plein contentieux et statuant sur la demande de garantie des condamnations civiles prononcées contre M. Papon, met fin à la théorie juridique de la parenthèse de Vichy et revient à la doctrine classique de la continuité de l'État.

**140.** L'empêchement résultant de la loi empêche de faire courir la prescription (Civ. 1<sup>ère</sup> 22 décembre 1959, JCP 1960.II.11494 — Com. 17 février 1964, Bull. Civ. III n° 78).

Or, dans le système du droit administratif, l'interprétation jurisprudentielle fait corps avec la loi, de sorte qu'un empêchement résultant de l'interprétation jurisprudentielle de la loi a la même valeur qu'un empêchement

strictement législatif.

**141.** C'est d'ailleurs pour cette raison que le jugement attaqué a considéré, s'agissant de l'État, que :

*« l'arrêt Ganascia du 14 juin 1946, rendu en formation d'Assemblée plénière, le Conseil d'Etat a rejeté les prétentions d'un demandeur en estimant que les personnes auxquelles avait été appliquée la législation d'exception visée à l'article 3 précité de l'ordonnance du 9 août 1944 n'avaient droit à aucune réparation pécuniaire autre qu'expressément prévue par la loi, l'annulation rétroactive de la législation d'exception ayant notamment pour effet que les conséquences dommageables de l'application de celle-ci soient réputées ne pas pouvoir être imputables à l'Etat [...] et « que l'interprétation susmentionnée des dispositions précitées de l'ordonnance du 9 août 1944 a prévalu jusqu'à son infirmation par l'arrêt Pelletier et autres, rendu le 6 avril 2001 par le Conseil d'Etat en formation d'Assemblée, avant que l'arrêt Papon, rendu le 12 avril 2002 dans la même formation, ne vienne confirmer très explicitement la possibilité d'engager la responsabilité de l'Etat à raison de faits ou d'agissements fautifs commis entre le 16 juin 1940 et le rétablissement de la légalité républicaine sur le territoire continental par l'administration française dans l'application de la législation d'exception concernant les personnes d'origine juive. ».*

**142.** Ce raisonnement est parfaitement transposable à la prescription invoquée par la SNCF. De même que pour la prescription quadriennale, la loi empêchait d'agir, elle empêchait d'agir pour la prescription trentenaire d'abord puis décennale ensuite.

En effet, cette irresponsabilité pour les préjudices causés par l'application des lois d'exception ne se limitait nullement à la responsabilité de l'État, mais valait pour tout débiteur. En effet, la jurisprudence *Ganascia* a été bâtie sur l'idée que les lois d'exception n'avaient jamais existé et que le gouvernement de Vichy était une autorité de fait. Si l'application de ces lois ne pouvait entraîner de responsabilité, cela valait donc aussi bien que le débiteur soit l'État ou la SNCF. Or, c'est bien par application de ces lois d'exception censées n'avoir jamais existé que les exposants ont été transportés par la SNCF à Drancy.

Du reste, le jugement du tribunal de commerce de la Seine du 29

octobre 1945 (voir § n° 21 et production n° 1-3, chap. 8-3-11) est plutôt dans le même sens que l'arrêt *Ganascia*.

**143.** Il apparaît donc que, comme pour l'État, le point de départ de la prescription doit, si prescription il y a, être fixé à la date de publication de l'arrêt *Papon*, lequel a été publié au recueil Lebon en 2004. Jusqu'en 2014, il est donc possible de rechercher la responsabilité de la SNCF.

#### 4) Les preuves de la responsabilité étaient retenues par la SNCF ou l'État

**144.** Enfin on remarquera que le classement en « secret défense » de la majorité des documents nécessaires à la compréhension du processus du transport des internés et des déportés permettait à la SNCF d'espérer retenir les preuves de son implication jusqu'en 2006. Les historiens incontestables eux-même l'ont assez rappelé contre Monsieur Kurt SCHAECHTER (production n° 19, article du journal *Le Monde* du 30 mai 1992).

Or un tel classement « secret défense » renvoyait la possibilité de toutes actions en responsabilité en 2006, 60 ans après, puisqu'à cette seule date, tous les citoyens, notamment victimes, et non une élite de chercheurs bénéficiant parfois (et difficilement) de dérogations partielles, auraient eu la possibilité d'avoir accès aux preuves de la responsabilité de la SNCF dans leur malheur.

**145.** On a du reste vu plus haut que l'accès aux archives de la SNCF comme de l'État était impossible sinon partiellement pour quelques historiens privilégiés qui n'ont pas rendu publiques les informations sensibles.

Ainsi donc, les preuves, nécessaires en droit pour établir la responsabilité de l'administration étaient retenues par la SNCF [laquelle, le rapport Braibant le rappelle, ne remet pas ses archives aux archives nationales, en violation de la loi] et les délais de prescription ne pouvaient donc courir tant que cette dernière n'avait pas ouvert ses archives et l'État les siennes.

#### 5) À titre subsidiaire, le préjudice n'est pas consolidé

**146.** Le présent moyen subsidiaire n'est présenté que pour les préjudice subis par Georges Lipietz et Guy S....

Il est constant (Code civil, art. 2270-1) que la prescription court « *à compter de la manifestation du dommage ou de son aggravation* ».

Le préjudice moral invoqué est constitué essentiellement par le souvenir des conditions du transport, le souvenir de la peur abominable d'être déporté, aggravé par ces conditions. Ce préjudice ne se consolide donc totalement qu'au décès et donc en tout état de cause, en ce qui concerne les préjudices personnels subis par M. Georges LIPIETZ et M. Guidéon S..., qui ont engagé l'action de leur vivant, aucune prescription n'a commencé à courir. Pour toutes les victimes, les demandeurs du présent procès comme les autres, font état d'une forte aggravation des cauchemars à l'âge de la retraite.

**147.** Le préjudice moral des exposants s'est aggravé tardivement à cause de la retraite et surtout du procès Papon, qui concernant des faits analogues a fait l'objet d'une grande publicité. Cela a réveillé le souvenir atroce de l'année 1944, difficilement enfoui dans la mémoire. C'est donc particulièrement à partir de 1997 que le préjudice s'est considérablement aggravé, et l'action a été engagée moins de 10 ans après cet événement considérable pour la mémoire qu'a été le procès Papon.

## 6) La prescription n'est pas opposable

**148.** La prescription n'est pas régulièrement opposée et n'est pas opposable.

Il convient au préalable de souligner que la décision d'opposer une prescription à une demande indemnitaire présente nécessairement un caractère administratif lorsque la demande indemnitaire est relative à un préjudice causé par l'exécution d'un service public administratif.

### a) La prescription n'est pas régulièrement opposée

**149.** L'invocation d'une prescription doit être motivée en application de l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 11 juillet 1979 (CE 11 juin 1982, *Le Duff*, Lebon p. 220). L'article 3 de la même loi dispose que :

*« la motivation exigée par la présente loi doit être écrite et comporter l'énoncé des considérations de droit et de fait qui constituent le fondement de la décision ».*

L'exigence d'une motivation écrite implique nécessairement que l'administration édicte un acte distinct du mémoire en défense qu'elle présente, ce qu'elle n'a jamais fait. En l'espèce, la SNCF qui était chargé d'un service public administratif est une administration au sens de ce texte.

**150.** La décision d'opposer une prescription est un acte administratif qui doit être motivé (voir ci-dessus). Or, l'article 24 de la loi du 12 avril 2000 dispose que :

*« les décisions individuelles qui doivent être motivées en application des articles 1<sup>er</sup> et 2 de la loi du 79-587 du 11 juillet 1979 relative à la motivation des actes administratifs et à l'amélioration des relations entre l'administration et le public n'interviennent qu'après que la personne intéressée a été mise à même de présenter des observations écrites et le cas échéant sur sa demande des observations orales ».*

Cette loi s'applique aux « *autres organismes chargés de la gestion d'un service public administratif* » donc à la SNCF en tant qu'elle était chargée du transfert des Juifs vers les camps de transit, ce service étant manifestement administratif.

**151.** Il est constant que cette règle n'a pas été respectée, que la SNCF n'a jamais mis en mesure les demandeurs de présenter des observations préalables à l'édition de la décision d'opposer les prescriptions. En effet, les exposants n'ont appris que la SNCF invoquait la prescription qu'à la lecture du mémoire de première instance. Or, l'obligation faite aux intéressés de pouvoir présenter leurs observations avant l'édition d'un acte opposant des prescriptions est une formalité substantielle.

**152.** Il en résulte que la décision d'invoquer la prescription est donc illégale pour ne pas avoir été prise après une procédure contradictoire, ce qui interdit à la SNCF d'invoquer cette décision.

#### **b) La prescription n'est pas opposable**

**153.** Il est constant qu'un acte administratif individuel défavorable n'entre en vigueur qu'une fois notifié aux personnes concernées (par ex. CE 28 octobre 1988, *Mlle Gallien*, Lebon p. 606). Or, la SNCF n'a jamais notifié de décision d'opposer la prescription aux exposants, alors qu'elle aurait dû le faire puisqu'elle agit en l'espèce dans le cadre d'un service public administratif.

**154.** De plus, l'article 8 de la loi du 17 juillet 1978 dispose d'ailleurs que :

*« toute décision individuelle prise au nom de l'État, d'une collectivité territoriale, d'un établissement public ou d'un organisme, fût-il de droit privé, chargé de la gestion d'un service public, n'est opposable à la personne qui en fait l'objet que si cette décision lui a été précédemment notifiée ».*

Il n'est prévu aucune dérogation pour les actes opposant une prescription, ni pour les actes invoqués en défense dans un contentieux.

Or, la SNCF n'allègue pas avoir notifié aux exposants la décision d'opposer la prescription de l'article 2270-1 du Code civil. Cette décision n'est donc pas entrée en vigueur et ne leur est donc pas opposables.

## 5) Synthèse sur la prescription décennale

**155.** Il apparaît donc que jusqu'à une date récente, en tout cas moins de 10 ans avant le commencement du procès, l'action en justice était doublement paralysée par l'absence d'information suffisante et du fait de la loi. L'adage contra non valentem non curit prescriptio s'applique donc doublement car il y avait deux impossibilités d'agir : un cas de force majeure et une impossibilité résultant de la loi.

De surcroît la prescription n'est pas régulièrement opposée.

## B) Sur l'imprescriptibilité

**156.** Rappelons que les exposants ont soutenu en première instance, et persistent à soutenir que l'action est imprescriptible. Suivant les conclusions du Commissaire du Gouvernement, le tribunal administratif a cru bon d'écarter la thèse de l'imprescriptibilité de l'action en réparation portée devant le juge administratif, en retenant deux motifs : d'une part l'imprescriptibilité ne concernerait que l'hypothèse où l'action civile est jointe à l'action pénale, d'autre part le juge administratif (ou le juge civil) ne peut pas statuer sur l'éventuelle qualification de crime contre l'Humanité.

**157.** Après un rappel du fondement de l'imprescriptibilité (1) on démontrera que la distinction selon que l'action en réparation est ou non jointe à l'action pénale n'a pas de fondement (2), qu'une condamnation pénale préalable n'est pas requise (3) et que toute position contraire serait contraire au droit international général et européen (4). En outre, cela diminuerait la souveraineté de la France (5).

### 1) Les fondements de l'imprescriptibilité

**158.** Le crime contre l'Humanité a été défini par l'accord de Londres du 8 août 1945 et par le statut du tribunal militaire international de Nuremberg annexé à cet acte puis par la résolution des Nations Unies du 13 février 1946, prenant acte de la définition des crimes contre l'humanité, telle qu'elle figure dans la charte du tribunal international du 8 août 1945.

L'article unique de la loi n° 64-1326 du 26 décembre 1964 a confirmé cette imprescriptibilité. Il dispose que « *les crimes contre l'Humanité, tels qu'ils sont définis par la résolution des Nations Unies du 13 février 1946, prenant acte de la définition des crimes contre l'humanité, telle qu'elle figure dans la charte du tribunal international du 8 août 1945, sont imprescriptibles par leur nature* ».

Cependant, cette loi n'a pas établi l'imprescriptibilité mais a simplement repris en droit français une règle de droit international. C'est donc une loi interprétative du statut du tribunal militaire de Nuremberg créé par l'accord de Londres du 8 août 1945.

**159.** L'imprescriptibilité a donc un fondement de droit international. Elle n'a certes pas été explicitement prévue. Mais cela résulte de ce que les normes internationales n'ayant pas prévu de prescription, elles sont donc réputées avoir écarté toute prescription. En effet, une prescription est une exception à l'application de la règle et les exceptions ne se présument pas.

**160.** On sait que les règles de droit international écrit doivent être interprétées à la lumière des principes généraux du droit international et des principes communs aux États signataires. Le principe de prescription n'est pas un principe général du droit international, notamment parce que de nombreux États, en particulier anglo-saxons ignorent la prescription en matière pénale comme civile. Éric Conan et Henry Rousso, in Vichy un passé qui ne passe pas, éd. Fayard, Paris 1994, page 129 ([production n° 23](#)) confirment d'ailleurs que si les accords de Londres ne mentionnent pas l'imprescriptibilité c'est parce que celle-ci allait de soi, car le crime est défini par le « *texte de 1945, inspiré surtout du droit anglo-saxon lequel ne connaît pas la prescription en matière pénale* ».

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle la loi de 1964 a toujours été considérée comme interprétative (Cass. crim. 26 janvier 1984, Bull. crim. n° 34 ; JCP 1984.II.20197 concl. Dotenwille, note Ruzié). Le crime contre l'Humanité est en effet une infraction pénale internationale qui n'est pas régie par les lois de fond des États. Et les prescriptions sont bien des lois de fond, non des lois de

procédure.

**161.** En résumé, aucune des dispositions de droit international susvisées n'ayant établi une distinction entre l'action pénale et l'action civile, un État ne peut pas en introduire dans son ordre interne sans violer le droit international.

## 2) L'absence de fondement à la distinction selon que l'action en réparation est ou non jointe à l'action pénale

**162.** Dans une affaire récente (CE Ass 6 avril 2001, *Pelletier et autres*, RFDA mai-juin 2001 p 712, concl. Austray ; Lebon p. 173), le Commissaire du gouvernement a expliqué pourquoi il est impossible d'appliquer une quelconque prescription trentenaire lorsqu'on demande devant le juge administratif la réparation du préjudice causé par un tel crime

Les exposants entendent reprendre la pertinente argumentation exposée par le Commissaire du Gouvernement Stéphane Austray.

**163.** En premier lieu, les faits commis par le préfet de Haute-Garonne, ses fonctionnaires, les dirigeants et responsables de la SNCF et d'autres personnes sont à l'évidence constitutifs de crime contre l'Humanité, ou de complicité de crimes contre l'Humanité (Cass. crim. 23 janvier 1997, *Papon*, Bull crim. n° 32), tels que définis par l'accord de Londres du 8 août 1945 et par le statut du tribunal militaire international de Nuremberg annexé à cet acte, ainsi que par la loi interprétative du 26 décembre 1964. La défense ne le conteste pas et il importe peu ici que les criminels ne soient pas condamnés, faute d'être identifiés. Il importe également peu que les crimes aient été commis par des Français en tant que complices. En effet, l'incrimination exigeait certes à l'époque qu'il s'agisse des crimes des puissances de l'Axe mais n'exclut en rien que les crimes soient commis par des Français comme l'ont jugé tant la Cour d'Assises de Bordeaux dans son arrêt du 2 avril 1998 condamnant M. Papon, que le Conseil d'État dans la même affaire (CE 12 avril 2002, *Papon*, Lebon p. 139 concl. Boissard).

Le Commissaire du Gouvernement Austray ajoutait, ce qui s'applique particulièrement aux faits de l'espèce, que lorsque le crime contre l'Humanité se

cumule avec une faute de l'État (au titre de la théorie générale des fautes de service) :

*« nous ne voyons pas comment, alors, vous pourriez opposer la prescription civile que vous appliquez également en matière de responsabilité administrative en vertu de l'article 2277 du Code civil [...] tout comme d'ailleurs vous pourriez admettre que soit opposée la prescription quadriennale ».*

Il précisait encore que c'est :

*« parce que le processus engagé en vue de l'extermination de la communauté juive ne résulte pas seulement de la folie de dangereux criminels, mais n'a été permis que par une planification bureaucratique assurée par des fonctionnaires consciencieux, que les crimes contre l'Humanité peuvent n'être pas seulement des fautes personnelles ».*

Le Commissaire du Gouvernement ajoutait une :

*« autre justification pour admettre que la responsabilité de l'État puisse être recherchée à tout moment à raison de dommages résultant de crimes contre l'Humanité. Elle réside dans la spécificité de ces crimes ». Il cite le professeur Claude Lombois : « le temps passé, loin de faire dépérir les preuves, permet, par le dépouillement plus avancé des archives, une meilleure manifestation de la vérité. Le scandale de l'immunité du crime ne s'émousse pas avec le temps, bien au contraire ».*

**164.** Cependant, ni l'affaire Touvier (Cass. Crim. 1<sup>er</sup> juin 1995), ni l'affaire Papon n'ont totalement tranché la question de la prescription. En effet, dans la première affaire, portée devant une juridiction criminelle, il n'y avait pas lieu de répondre à la question de la prescriptibilité éventuelle d'une action en réparation devant une juridiction non criminelle. Si la Cour de Cassation a jugé que l'imprescriptibilité des crimes contre l'Humanité s'applique à l'action civile jointe à l'action pénale, elle ne s'est pas prononcée sur l'hypothèse d'une action civile non jointe. Dans l'affaire Papon, le Conseil d'Etat a considéré que la prescription partant du jugement criminel, le problème de l'imprescriptibilité ne se posait de toute manière pas.

**165.** Enfin, il a été soutenu que dans l'affaire Papon, la Commissaire du Gouvernement a opiné différemment, alors même que cela n'était pas utile à la solution du litige. Mais son argumentation est beaucoup moins précise et

convaincante que celle de M. Austray. Il convient du reste de souligner que si l'article 2227 du Code civil permet à l'État d'opposer les prescriptions de droit commun, cela implique nécessairement que cela soit le régime de droit commun, lequel comporte l'imprescriptibilité de l'action en réparation (Cass. crim. 26 janvier 1984, Bull crim. n° 34, précité). L'article 2270-1 du Code civil n'étant pas applicable en droit civil à une action en réparation contre l'État quand le fait dommageable est un crime contre l'Humanité, cela vaut aussi en droit administratif.

### 3) Une condamnation préalable n'est pas nécessaire

**166.** Non seulement, de manière générale, une condamnation pénale préalable n'est pas une condition de la responsabilité administrative en raison de crimes ou délits (a), mais les accords de Nuremberg ayant déjà constaté l'existence de crime, il n'est nul besoin d'un jugement préalable d'une juridiction criminelle (b).

#### a) Une condamnation pénale n'est jamais nécessaire

**167.** Le droit administratif général comporte certaines hypothèses où une personne est responsable pécuniairement des préjudices causés par une infraction pénale dont le juge administratif constate l'existence.

Une des plus connues est la responsabilité du fait des attroupements. L'article L 2216-3 du CGCT dispose que « *l'État est civilement responsable des dégâts et dommages résultant de crimes et délits commis [...] par des attroupements* ». Mais aucun arrêt n'a jamais exigé que les auteurs de ces délits ou crimes aient été identifiés et a fortiori condamnés.

**168.** De nombreux arrêts où la SNCF est demanderesse sont en ce sens (par ex. CE 15 juin 2001, n° 215435, *SNCF* ; Lebon p. 271). Le Conseil d'État admet sans même se poser la question que les juridictions administratives peuvent condamner l'État en constatant elle-même que des crimes ou délits ont été commis ; il a même posé en principe que l'existence de ces infractions est une appréciation souveraine du juge du fond (par ex. CE 26 mars 2004, n° 243493, *société mutuelle d'assurance la mutuelle des assurances ZARD*, inédit

au Lebon). Dans cette affaire, le Conseil d'État juge ainsi :

*Considérant qu'aux termes de l'article 92 de la loi du 7 janvier 1983 devenu l'article L. 2216-3 du code général des collectivités territoriales : L'Etat est civilement responsable des dégâts et dommages résultant des crimes et délits commis, à force ouverte ou par violence, par des attroupements ou rassemblements armés ou non armés, soit contre les personnes, soit contre les biens ; qu'aux termes de l'article 257 du code pénal alors applicable : Quiconque aura intentionnellement détruit, abattu, mutilé ou dégradé des monuments, statues et autres objets destinés à l'utilité ou à la décoration publique, et élevés par l'autorité publique ou avec son autorisation, sera puni d'un emprisonnement d'un mois à deux ans et d'une amende de 500 F à 30 000 F ; qu'aux termes de l'article 434 de ce code : Quiconque aura, volontairement, détruit ou détérioré un objet mobilier ou un bien immobilier appartenant à autrui sera, sauf s'il s'agit de détériorations légères, puni d'un emprisonnement de trois mois à deux ans (..) ; qu'aux termes de l'article 435 de ce code : Quiconque aura volontairement détruit ou détérioré un objet mobilier ou un bien immobilier appartenant à autrui, par l'effet d'une substance explosive ou incendiaire, ou d'un incendie, ou de tout autre moyen de nature à créer un danger pour la sécurité des personnes, sera puni d'un emprisonnement de cinq ans à dix ans (..) ;*

*Considérant que la cour, par une appréciation souveraine des faits exempte de dénaturation, a estimé que les manifestants qui ont enflammé des pneumatiques sur la voie publique les 23 et 24 novembre 1992 n'avaient pas eu l'intention de détruire, abattre, mutiler ou dégrader les enceintes et les grilles de la préfecture de la Vendée à La Roche-sur-Yon ; qu'elle a pu en déduire, par une exacte application de la loi, que leurs agissements n'avaient pas constitué des délits prévus et réprimés par les articles précités du code pénal alors applicable et que, par suite, l'Etat n'était pas civilement responsable des dommages causés par ces agissements ; »*

**169.** On voit bien que le Conseil d'État admet sans aucune restriction que le juge administratif qualifie des faits de crimes ou délits.

Cela est d'ailleurs logique car la compétence exclusive du juge pénal porte sur la répression des infractions et non sur leur constatation en tant que préliminaire à leur réparation.

C'est donc à tort que le tribunal administratif de Toulouse, suivant implicitement son commissaire du gouvernement a considéré qu'il n'était pas

compétent pour constater la participation de la SNCF au crime contre l'Humanité perpétré à cette époque.

**170.** Enfin, il importe peu que les personnes morales ne fussent point responsables pénalement à l'époque. En effet, la participation des dirigeants de la SNCF au crime contre l'Humanité engage sa responsabilité patrimoniale, la commission du crime étant aussi une faute de service au sens de la responsabilité administrative et de jurisprudence constante, la faute de service de l'agent public (au sens large) entraîne la responsabilité de la personne morale dont il relève.

La SNCF n'est pas coupable mais elle est responsable de la culpabilité de ses dirigeants.

#### **b) L'existence d'un crime contre l'Humanité a déjà été constatée**

**171.** L'idée qu'une juridiction administrative (ou civile) ne pourrait accorder des dommages et intérêts en raison d'un préjudice causé par un crime contre l'Humanité sans condamnation préalable des coupables par une cour d'Assises est en outre erronée pour une raison spécifique à ce crime.

En effet, les accords de Londres n'ont pas seulement créé un tribunal et défini le crime contre l'Humanité. Ils ont constaté implicitement mais nécessairement sa commission antérieurement à sa définition, ce qui explique la particularité exceptionnelle d'une infraction pénale rétroactive. Le tribunal de Nuremberg était chargé d'identifier et de juger les coupables, mais l'existence même du crime n'était pas dans le débat.

**172.** Dans ces conditions, il importe peu que le ou les personnes physiques qui à la tête de la SNCF ont participé à la commission de ce crime aient été jugées ou non. La seule chose qui importe est que les exposants fassent partie des millions de victimes de ce crime.

L'existence du crime étant indéniable, l'identification des coupables importe peu ici.

La seule chose qui compte est que ces personnes ont commis le crime dans le cadre de leurs relations avec la SNCF, en tant que dirigeants salariés ou

mandataires sociaux de celle-ci. Or, il n'a jamais été contesté que les dirigeants de la SNCF ont participé à l'entreprise criminelle. D'ailleurs, le juge, Hervé STEPHAN, chargé de l'instruction du procès par contumace de Aloïs Brunner, avait noté, dans son ordonnance de renvoi que *« la procédure mettait matériellement en cause ... l'ensemble des personnels de l'administration et entreprises de transport public qui ont eu pour tâche d'acheminer les enfants ou d'en surveiller l'acheminement de leur domicile jusqu'à l'Allemagne et la Pologne »* (cité dans *le Monde* du 3 mars 2001, annoté par G. Lipietz : [production n° 27](#)).

#### 4) L'exigence d'une condamnation pénale préalable serait contraire au droit international

**173.** Tant le droit international général (a) que le droit européen (b) empêchent de considérer qu'une condamnation pénale préalable soit une condition pour écarter la prescription de l'action en réparation d'un tel crime.

##### a) Le droit international général

**174.** À supposer même que la Cour considère que le droit interne implique la prescriptibilité de l'action en réparation faute de disposition spéciale dérogeant au droit commun de la prescription, alors ces règles de prescription de droit commun doivent être écartées comme incompatibles avec le droit international, conformément au principe de primauté du droit international écrit sur le droit interne (Constitution, article 55).

**175.** Une prescription serait en effet contraire aux dispositions précitées spécifiques aux crimes contre l'Humanité. Celles-ci n'ayant pas prévu de prescription, elles sont donc réputées avoir écarté toute prescription (**voir § n° 159**). La primauté du droit international commande donc d'écarter une prescription éventuellement prévue par la loi française.

##### b) Le droit européen

**176.** La prescription invoquée serait également contraire à la Convention européenne des Droits de l'Homme. Celle-ci garantit certains droits garantis dont plusieurs sont en cause et renforce cette garantie en interdisant les

discriminations.

i) Les droits reconnus

**177.** Cette prohibition des discriminations s'applique à l'ensemble des droits garantis par la convention européenne dont plusieurs sont mis en œuvre par le procès.

En premier lieu, la convention reconnaît la spécificité du crime contre l'Humanité, son article 7 § 2 dérogeant à la non rétroactivité du droit pénal pour les actions et omissions criminelles « *d'après les principes généraux de droit reconnus par les nations civilisées* ». Le droit à réparation lorsqu'on a été victime d'un crime contre l'Humanité est en outre inscrit dans la Convention.

Est également concerné le droit au procès équitable (article 6) auquel porterait atteinte une durée de prescription différente selon que les victimes peuvent ou non intenter une action pénale.

L'article 5 garantit le « *droit à la liberté* » et que « *Toute personne victime d'une arrestation ou d'une détention dans des conditions contraires aux dispositions de cet article a droit à réparation* ».

De même, l'article 3 interdit les traitements inhumains ou dégradants et l'article 9 garantit la liberté de religion.

En outre, l'article 13 garantit que « *Toute personne dont les droits et libertés reconnus dans la présente Convention ont été violés a droit à l'octroi d'un recours effectif devant une instance nationale, alors même que la violation aurait été commise par des personnes agissant dans l'exercice de leurs fonctions officielles.* ».

Le droit au respect de ses biens (protocole additionnel, article 1<sup>er</sup>) est également atteint car la notion très large de « bien » inclut l'action en réparation de crimes et de manière générale toutes les actions en réparation. Ce droit bénéficie donc du principe de prohibition des discriminations dans l'exercice de ce droit.

Enfin, de manière générale, l'article 50 de la convention garantit le droit à une satisfaction équitable en cas de mesure prise par une autorité

« entièrement ou partiellement en opposition avec des obligations découlant de la présente Convention ». Cette « satisfaction » est normalement prononcée par les juridictions internes, les recours devant la Cour de Strasbourg étant subsidiaires.

Il y a donc plusieurs droits garantis qui sont en cause dans ce procès.

#### ii) L'interdiction des discriminations

**178.** L'article 14 de la convention précitée garantit « *la jouissance des droits et libertés reconnus dans la présente Convention* » qui doit être assurée, sans distinction aucune. Après avoir énuméré certaines discriminations prohibées, le texte ajoute « *ou tout autre situation* ».

La liste des distinctions citées n'est pas exhaustive et c'est donc une prohibition générale d'établir des discriminations relativement à des droits garantis par la Convention, c'est à dire des distinctions arbitraires, sans rapport avec la règle appliquée.

La possibilité ou non d'une action pénale est donc une « autre situation ». Et on a vu que la discrimination concerne plusieurs droits garantis.

**179.** Il n'est donc pas possible que le droit à réparation dépende de la possibilité ou de l'exercice effectif d'une action pénale.

Cela serait d'autant moins justifié que les victimes en général, et les exposants en particulier, n'ont pas eu le choix. Ce n'est pas par volonté personnelle que certaines victimes n'exercent pas l'action civile devant la juridiction pénale.

C'est en raison du fait que l'action pénale est impossible, du fait que les personnes physiques responsables sont inconnues ou décédées, ou les deux et que les personnes morales ne sont devenues pénalement responsables qu'après les faits. Notamment les exposants sont totalement incapables d'identifier les agents de la SNCF et de l'État, auteurs des faits.

Si contrairement aux victimes de Papon, ils n'ont pas été partie civile dans un procès, ce n'est pas par refus du procès pénal, mais bien parce qu'ils ignoraient les noms des personnes physiques coupables de crimes contre

l'Humanité. Ils ignoraient même et ignorent toujours s'ils étaient vivants. Le seul responsable dont le nom était connu est Aloïs Brunner mais celui-ci étant réfugié en Syrie, seul un procès en contumace a pu se tenir et la constitution de partie civile n'est pas possible dans ce cas. Ainsi, Monsieur Georges Lipietz, qui souhaitait se constituer partie civile en mai 1999 contre Brunner n'a pas pu le faire ([production n° 28](#)).

Il apparaît donc qu'établir une distinction entre les victimes, ne serait-ce que pour l'application d'une prescription, selon qu'elles ont ou non eu la possibilité de se constituer partie civile, est une discrimination dans l'exercice du droit à réparation garanti à toute personne qui a été privée de liberté. Une telle discrimination ne saurait être justifiée car elle est parfaitement arbitraire et que l'article 14 interdit les discriminations qui ne sont pas justifiées.

**180.** De surcroît, exiger qu'une condamnation pénale soit un préalable à l'application de l'imprescriptibilité serait privilégier les fautifs par rapport aux victimes. En effet, dans l'arrêt *Papon*, le Conseil d'État a considéré, implicitement, que le point de départ de la prescription opposable à l'auteur des faits qui demande la garantie de l'État en application des règles générales sur la responsabilité des fonctionnaires ayant commis une faute personnelle ayant le caractère de faute de service, est le jugement de condamnation pénale. Exiger une condamnation pénale reviendrait donc à faire une distinction favorisant les responsables par rapport aux victimes, ce qui serait aberrant et en tout cas non justifié au regard notamment de l'article 14 de la convention EDH.

**181.** Conformément au principe de primauté du droit conventionnel sur la loi (Constitution, art. 55), la règle prévoyant une telle prescription doit, si elle existe en droit interne, être écartée au bénéfice d'une imprescriptibilité générale. Rappelons à ce sujet que le caractère inconstitutionnel d'une discrimination implique sa neutralisation et le droit à l'application du texte pour les personnes invalidement exclues de son bénéfice (CE Ass., 29 juill. 2002, *Griesmar*, n° 141112, *RFD adm.* 2002, p. 1024 ; *AJDA* 2002, p. 823 ; *Rec. CE* p. 284 : application aux hommes d'une règle réservée aux femmes).

**182.** Enfin, si le droit européen admet les distinctions non

discriminatoires légitimes, on ne voit pas quelle serait la légitimité d'une distinction entre les victimes de crimes contre l'Humanité selon qu'ils ont la possibilité ou non de se constituer partie civile dans une instance pénale, ou selon qu'ils recherchent la responsabilité des personnes physiques ou des personnes morales. Serait encore plus illégitime une distinction entre auteurs et victimes favorisant les premiers.

## 5) Les risques pour la souveraineté

**183.** Les exposants tiennent également à souligner que si la juridiction française devait considérer, malgré les moyens développés ci-dessus, qu'il y a prescription, cela ne serait pas sans conséquence sur la souveraineté de la France. Il est en effet notoire que les lois des États-Unis d'Amérique donnent aux tribunaux américains une compétence universelle.

Du reste, des personnes morales de droit français, notamment la SNCF, la CDC et même l'État sont poursuivies aux États-Unis par des ressortissants français, même non résidants aux États-Unis pour des préjudices causés pendant la seconde guerre. Sont notamment menées des actions en réparation pour les préjudices de toutes natures résultant de crimes contre l'Humanité ou même de crimes de guerre. Le fait que certaines personnes morales de diverses nationalités ont déjà été condamnées de ce fait rend probable de nouvelles condamnations.

**184.** Les exposants ont considéré qu'il appartient à la République française de juger les affaires de responsabilité de l'État français ou de la SNCF. Mais il est clair que si la voie juridictionnelle française devait être fermée par suite d'une interprétation restrictive du principe d'imprescriptibilité, ce serait un véritablement encouragement à la délocalisation aux États-Unis des procès contre les personnes morales de droit français. Au-delà du cas particulier des exposants, juger que l'imprescriptibilité de l'action en réparation de crimes contre l'Humanité s'étend aux actions en réparation portées devant n'importe quelle juridiction est le seul moyen de sauvegarder cet élément de la souveraineté nationale que constitue la fonction juridictionnelle.

Bien des demandeurs dans les procès américains l'ont d'ailleurs ainsi

compris puisque dès que le jugement attaqué a été connu, plus d'un millier de personnes qui désespéraient que justice leur soit rendue en France ont décidé d'entamer des recours analogues à celui mené par Georges Lipietz et Guy S...

## 6) Synthèse sur l'imprescriptibilité

**185.** Il apparaît donc que l'action en réparation d'un crime contre l'Humanité est imprescriptible parce que le droit international qui la fonde n'établit pas de distinction entre action pénale et action civile, ni selon que l'action civile est jointe ou non à l'action pénale. La constatation d'un tel crime par le juge administratif est possible par application du droit commun. De plus, elle n'est pas nécessaire, l'existence du crime ayant été constatée par un acte de droit international. De surcroît une distinction entre victimes pouvant mener un procès pénal et victimes dans l'impossibilité de le faire serait une discrimination prohibée par la convention EDH.

## Synthèse sur la prescription

En définitive, l'exception de prescription ne peut qu'être rejetée.

## IV) Sur le fond

**186.** Il convient de rappeler au préalable quelques éléments sur les conditions de la responsabilité administrative (A) puis on abordera la question des facturations en tant que faute (B) l'obstruction des ouvertures de wagon (C), l'absence d'objection ou de protestation de la SNCF (D), les conditions de transport (E), l'autorité morale de S. Klarsfeld (F) et le préjudice (G).

### A) Les conditions de la responsabilité administrative

**187.** La responsabilité administrative suppose un préjudice (1) un lien de causalité (2) entre celui-ci et les fautes (3) et l'imputabilité des fautes à la personne dont la responsabilité est recherchée (4).

#### 1) L'existence des préjudices

**188.** On observera en premier lieu que la SNCF ne conteste pas l'existence de préjudices subis par les exposants, préjudices qui sont de deux sortes. En premier lieu, ils ont été transportés dans des conditions inhumaines et contraires à la dignité, ce qui n'est pas contesté par la SNCF. En second lieu, ce transport avait lieu vers Drancy et a permis l'internement dans ce camp, prélude à la déportation. Cet internement a généré un premier préjudice constitué par l'angoisse, la crainte perpétuelle de la mort dans des conditions atroces. Il a aussi causé un immense préjudice moral lié au spectacle des déportations, notamment des enfants, vision effroyable des gardes mobiles de l'Etat français pointant leurs mousquetons sur des petits enfants raflés habillés comme des petits princes puis déportés le 31 juillet 1944. Toutes les personnes souffrent de troubles psychiques graves et les personnes vivant encore en souffriront jusqu'à leur décès.

Certes, à un moment la SNCF utilise le conditionnel à propos de la privation d'eau, de nourriture et de conditions sanitaires minimales, mais elle ne conteste pas sérieusement ces faits.

#### 2) Le lien de causalité

**189.** Il n'est pas sérieusement niable, et il n'est d'ailleurs pas contesté que ces préjudices sont la conséquence directe du transport effectué par la SNCF et des conditions de ce transport.

### 3) Les fautes

**190.** La faute est tout manquement à une obligation préexistante, en l'espèce l'obligation d'humanité et l'obligation de ne pas favoriser la déportation par sa cupidité et/ou son zèle.

L'épuration de 490 responsables de la SNCF ne peut que confirmer que la SNCF est fautive par ses dirigeants.

### 4) L'imputabilité

**191.** Tout ce que la SNCF conteste c'est que les faits lui soient imputables. Il convient donc de recadrer juridiquement le discours de la SNCF sur la contrainte dont elle aurait été victime, à la fois sur l'idée de fait d'un tiers et sur les conséquences envers les victimes de sa relation contractuelle avec l'État. Si la force majeure alléguée peut avoir un effet exonératoire partiel (a), l'effet relatif des contrats lui interdit d'opposer ses relations avec l'État aux victimes (b).

#### a) La force majeure alléguée ne peut avoir qu'un effet partiel

**192.** En réalité, en invoquant cette contrainte, elle invoque un cas de force majeure constitué par le fait d'un tiers, c'est à dire un événement à la fois extérieur et irrésistible.

Mais il convient de rappeler que la force majeure n'a un effet exonératoire intégral que si le préjudice apparaît comme procédant exclusivement du fait du tiers ou de l'événement extérieur (cf. Chapus droit administratif général, tome 1, 15<sup>ème</sup> édition, n° 1417). Or, il est absolument impossible de considérer que la totalité du préjudice — en particulier les conditions inhumaines de transport — soient entièrement imputables à l'État. D'ailleurs, la SNCF ne l'a pas appelé en garantie, alors que cela eût été la démarche procédurale logique dès lors qu'elle soutient que les faits sont

exclusivement imputables à l'État.

En procédant aux partages des responsabilités, au lieu de prononcer la condamnation in solidum qui était réclamée par les exposants, le tribunal administratif a parfaitement tenu compte de la règle juridique et du fait que le dommage ne procédait pas exclusivement de l'État ni exclusivement de la SNCF.

### b) L'effet relatif des contrats

**193.** Même si cela est contesté par la SNCF, les transports étaient assurés dans la majorité des cas, et en tout cas dans la présente affaire faute de moindre preuve de la réquisition, sur la base de contrats avec l'État, lesquels étaient administratifs par application des critères classiques (CE 20 avril 1956, *Bertin*. Lebon p. 167) : contrat ayant pour objet l'exécution du service public administratif de transport à Drancy. Il s'agissait sans doute de la Convention générale « pour les transports de l'espèce », comme le précise la lettre de transmission ([production n° 3](#), précité).

**194.** Or, il est de principe, en droit civil comme administratif, que chacun répond envers les tiers des personnes avec qui il est lié par contrat (par ex. CE 12 juillet 1995, n° 118640, *Chemetov et Deroche* ; Recueil Dalloz 1996, somm. p. 321, chr. Ph. Terneyre ; RDI 1995 p. 746 obs. Llorens et Terneyre ; Lebon Tables p. 905 : responsabilité de l'entreprise en raison des fautes du sous-traitant). C'est pourquoi, il était soutenu que la SNCF comme l'État sont responsables de l'intégralité du préjudice subi par les victimes.

**195.** Le corrélat logique est que la SNCF est responsable pour le tout du préjudice subi par les victimes et qu'elle peut simplement, si elle croit y avoir intérêt, appeler en garantie l'État, ce qu'elle n'a pas fait jusqu'à maintenant, d'ailleurs en contradiction totale avec son discours.

## B) Sur les facturations

**196.** La SNCF reconnaît désormais que de manière générale, les transports ont été facturés au ministère de l'Intérieur. Certes, elle n'indique pas combien lui ont rapporté ces transports douteux, mais ne nie plus en avoir tiré profit. Elle le niait en première instance, alors que cela est établi par le rapport

Bachelier.

Elle articule cependant sa défense sur quatre points : une preuve selon elle incertaine (1), une contrainte (2), une justification (3) et une absence de lien de causalité (4).

## 1) Sur l'existence des facturations

**197.** L'étude de Monsieur BACHELIER montre bien que la principale préoccupation de la SNCF était de se faire payer par l'État français et par l'Occupant pour cette prestation qu'elle accomplissait, même si le rapport Bachelier indique à plusieurs reprises qu'elle s'estimait trop mal payée en 1942 et correctement rémunérée en 1943.

Il n'est pas non plus indifférent d'indiquer que certains transports d'Israélites ont été facturés et réglés sans justificatif après la Libération, comme le prouve cette facture trouvée par M. Kurt Schaechter ([production n° 2](#) : facture du 12 août 1944 ; [production n° 3](#) : lettre SNCF du 12 août 1944 réclamant le paiement de sa facture ; [production n° 4](#) : note du 30 novembre 1944 admettant un paiement sans preuve ; [production n° 5](#) : paiement de la facture).

Serge Klarsfeld dont elle se prévaut à plusieurs reprises n'a-t-il pas déclaré à ce sujet en 2000 « *Elle n'a pas demandé à transporter les juifs mais a fait des profits sur leur transport* » ([production n° 11](#) : communication de S. Klarsfeld, actes du colloque tenu en 2000, page 5). Et ces profits ont été partagés entre les actionnaires (l'État à 51%, les compagnies privées à 49%).

Ce qu'il y a d'incontestable, c'est que la SNCF n'a jamais refusé ou discuté le fait de transporter les Juifs, n'a même jamais demandé de réquisition formelle. Elle a toujours accepté spontanément de transporter les Juifs à la demande de l'État. Si elle avait été réquisitionnée ou demandée à être réquisitionnée, elle produirait des pièces.

**198.** La SNCF objecte que les exposants ne produisent pas la facture du train qui les a transportés vers Drancy.

Rappelons qu'elle-même ne produit ni la réquisition prétendue qu'elle invoque, ni même une autre réquisition. Les exposants, en produisant une

facture du trimestre précédent réchappée des destructions passées, font mieux que la SCNF alors même que tiers au contrat entre l'État et la SNCF, ils sont incomparablement moins bien placés pour produire un tel document.

Rappelons toutefois que les factures semblent avoir été volontairement détruites en 1949 comme le prouve par exemple une note du préfet de police ([production n° 29](#)). Comment reprocher aux exposants de ne pas produire la facture précise de ce train, alors qu'elles ont, sans doute, été détruites volontairement et que seule une facture retrouvée par M. Kurt Schaechter a échappé aux destructions ?

Mais en quoi cela importe-t-il puisqu'elle ne nie pas les facturations et invoque Serge Klarsfeld dont la complaisance envers la SNCF ne l'empêche pas d'écrire ([production n° 11](#), précitée, page 5) que :

*« nous constatons l'absolue indifférence d'une administration, d'une gestion qui ne tolère pas le manque à gagner et qui ne se rend pas compte qu'en réclamant le paiement de ses factures elle se rend moralement encore davantage complice des crimes qui viennent d'être commis. Le 12 août 1944, la subdivision du contrôle des recettes " voyageurs " à Paris réclame au préfet de Haute-Garonne 210 000 F pour les transports d'internés du camp de Noé pendant le premier trimestre 1944. Cette correspondance se poursuivra bien après la Libération. Il serait intéressant de retrouver de telles factures afin de savoir si la SNCF a jamais renoncé à l'une d'entre elles. » ou encore que « le rôle de la SNCF, [...], n'était pas de se faire payer pour transporter, dans des conditions opposées à celles qui existaient en temps de paix, des victimes, dont rien ne justifiait l'arrestation, les mauvais traitements et la déportation, surtout quand il s'agissait de mineurs de moins de 15 ans ».*

**199.** La SNCF soutient encore que la facture produite en première instance, ne concerne pas le transport d'israélites au second trimestre 1944 mais au premier trimestre. Toutefois, il est hautement improbable que la pratique ait varié entre le premier trimestre et le second trimestre 1944.

**200.** Elle soutient également qu'il n'est pas prouvé qu'elle facturait au tarif de la troisième classe, mais des historiens affirment que les facturations étaient faites sur la base des tarifs « congés payés » qui étaient des billets de troisième classe et non des factures pour transport de bestiaux ([productions n°](#)

2, 11, 15 précitées : documents sur la facturation), ce que la Convention permettrait d'infirmier ou de confirmer. De plus, il a été démontré (voir § n° 28) que le tarif pratiqué, à peine inférieur à celui de la deuxième classe actuelle, ne pouvait que correspondre au tarif de la troisième classe ou au tarif congés payés.

En outre, si certains voyages ont eu lieu en troisième classe, ce qui paraît exceptionnel, il devait dans ce cas y avoir une facturation séparée, ce qui ne semble pas avoir été le cas dans l'unique facture à notre connaissance (production n° 4) ni dans la lettre du ministre de l'Intérieur reproduite par M. Ribeill (production n° 15).

**201.** Enfin, s'il est exact que lorsque le premier mémoire devant le tribunal administratif avait été déposé en 2001, les exposants avait écrit que le transfert Toulouse-Drancy avait été payé par les nazis, ils ont corrigé ce point lorsqu'ils ont su, pendant la première instance, que les paiements étaient effectués par l'État français. En effet, ils ont su que la SNCF facturait avant d'introduire le procès, et l'on fait pour cette raison, mais n'ont su que plus tard que la facturation était faite à Vichy.

## 2) Une prétendue contrainte

**202.** Il a déjà été démontré qu'elle ne produisait pas la preuve qu'elle était réquisitionnée.

De plus, même si elle parvenait à prouver, dans le cas précis, l'existence d'une réquisition, il lui resterait à prouver que l'acte de réquisition imposait les conditions de transport contraires à la dignité humaine.

Mais elle ne démontre pas davantage qu'elle était contrainte de facturer ses douteuses prestations au ministre de l'Intérieur. Serge Klarsfeld lui-même, à laquelle elle se réfère, et qui est selon elle un « *historien incontesté* » écrit lui-même que :

*« la SNCF aurait dû et pu manifester son opposition au rôle qu'on lui faisait jouer, en refusant au minimum d'être payée pour les transports avec lesquels elle apportait un réel soutien au crime. Pas seulement en ce qui concerne la population juive, mais également à l'encontre des milliers de déportés résistants partis de Compiègne. Or nous constatons l'absolue indifférence*

*d'une administration, d'une gestion qui ne tolère pas le manque à gagner et qui ne se rend pas compte qu'en réclamant le paiement de ses factures elle se rend moralement encore davantage complice des crimes qui viennent d'être accomplis ».*

### 3) Une justification inacceptable

**203.** Pire, la SNCF justifie dans son mémoire le fait d'avoir facturé les prestations. Elle ose en effet écrire que « *une entreprise soumise à réquisition doit-elle faciliter le travail pour lequel elle est requise en ne le facturant pas ?* ». Pour elle, la question « *peut donner lieu à des débats sans fin* ».

Eh bien, non. Une entreprise réquisitionnée, ce que n'était pas la SNCF, du moins en l'espèce, pour effectuer un travail particulièrement ignoble ne facilite en rien le travail en refusant de se faire payer. Au contraire, en réclamant un paiement, elle banalise le « travail » effectué, banalisation encore accentuée par le fait qu'elle a continué à réclamer les paiements après la Libération, ceux-ci étant parfois payés malgré l'absence de justification du service fait (productions n° 4 et 5).

### 4) La contestation du lien de causalité

**204.** La SNCF prétend que le fait d'avoir facturé ses prestations à un tarif supérieur à la qualité des prestations ne concerne que ses relations avec le ministre de l'Intérieur et n'a pas de lien avec le préjudice.

Mais les requérants ne demandent pas que l'État soit indemnisé du préjudice résultant d'une surfacturation commise à l'époque. Ils demandent réparation du préjudice causé par l'absence des prestations de troisième classe auxquels ils pouvaient prétendre en tant que personnes arrêtées parce que juives.

**205.** Le raisonnement de la SNCF n'a donc que l'apparence de la rigueur. En effet, le fait qu'elle facturait prouve bien qu'elle cherchait à rentabiliser le service, à l'effectuer au mieux de ses intérêts plutôt que d'essayer de freiner un tant soit peu les mouvements de trains. En consentant à être payée, et en réclamant les paiements, elle ne pouvait qu'encourager les autorités

de Vichy à faire appel à ses services, sans avoir même besoin de la réquisitionner. Cela facilitait donc la réalisation du crime.

Sans l'espoir ou la certitude d'être payée, la SNCF aurait certainement ralenti le rythme de ses prestations. En acceptant d'être payée, elle facilitait au contraire la mise en œuvre non seulement des internements mais des déportations, évitant tant à Vichy qu'à l'occupant d'exercer une contrainte pour obtenir le matériel nécessaire.

### C) Sur l'obstruction des ouvertures de wagon

**206.** Il n'a rien d'étonnant à ce que le tribunal se soit fondé sur le rapport Bachelier qui indique à la fin du chapitre 4/4/3-9 que « *le commissaire divisionnaire s'assurera que les wagons couverts auront été fermés et plombés par les soins de la SNCF* ».

C'est bien donc elle qui assurait la tâche de l'obstruction des ouvertures.

**207.** Peu importe qu'elle n'ait pas élaboré les programmes de transport de Juifs, ce qui n'a jamais été avancé par les exposants, encore que le rapport BACHELIER nous apprend qu'elle participait aux réunions de concertations, encore une fois, seule entreprise de transport dans ce cas (rapport BACHELIER p. 416, chap. 4/4/3-5 pour un compte rendu de conférence, et 4/4/3-7). Elle aurait pu au moins essayer de ne pas assurer cette tâche dégradante. Mais on ne trouve pas la moindre trace qu'elle ait tenté de refuser cette tâche.

**208.** Elle argumente qu'elle ne procédait pas elle-même aux aménagements des wagons qu'elle fournissait. Cela n'apparaît cependant pas comme général puisque elle-même écrit dans son mémoire page 17 que « *les défauts d'exécution de ces opérations provoquent de la part des préfets des réclamations contre la SNCF* ». Si occasionnellement, on se plaignait de la SNCF, c'est bien qu'elle y participait...

Elle fait valoir que le sous-chef de gare de Compiègne a témoigné de l'impossibilité pour lui de faire quelque chose en faveur des malheureux, qui étaient d'ailleurs des Résistants et non des Juifs. Cela prouve certes que ce cheminot aurait voulu faire quelque chose. Mais cela ne prouve en rien que la

direction de la SNCF ait tenté la moindre démarche auprès de l'occupant ou de Vichy pour que ses cheminots interviennent. Le rapport Bachelier cite au contraire divers cas de conflits entre les cheminots et leur hiérarchie sur l'opportunité de secourir les transportés (voir § n° 17).

## D) Sur l'absence d'objection ou protestation

**209.** Encore une fois, l'invocation de la convention d'armistice est totalement inopérante s'agissant d'un transport effectué sur demande de Vichy, dans une autre zone, à une autre époque, selon d'autres conventions ayant une autre nature juridique (actes de droit interne et non de droit international). Il en va de même des prétendues réquisitions dont aucune trace n'a été trouvée : on attend toujours le document prouvant cette réquisition.

**210.** Quant à l'argument de terreur suscitée par les nazis, il n'est pas davantage convaincant.

En premier lieu, pour les besoins de sa cause, la SNCF n'hésite pas à dénaturer la lettre du commandant WVD (sa pièce 3) car les lois de guerre allemande citées sont relatives aux activités militaires, ce qu'a n'a jamais été le transfert ou la déportation des Juifs. De même, s'agissant du secret, le texte est altéré par la SNCF (page 8 de son mémoire). Ce qu'indique le commandant de la Wehrmacht est que « *Tout ce qui pourrait être de la moindre utilité au service de renseignement ennemi [=anglais] est à considérer comme secret professionnel. L'observation du secret est le devoir de tous les fonctionnaires, agents et ouvriers de la SNCF. C'est pour cette raison qu'il est rappelé expressément..* [suit la liste des menaces de mort dont se prévaut la SNCF) ».

**211.** De même si la SNCF prétend (page 8 de son mémoire d'appel) que « *les soldats et cheminots allemands étaient omniprésents dans les postes et les trains français* », le rapport Bachelier indique que « *les autorités de Vichy et de la SNCF se concertaient sur les méthodes pour y répondre, puis l'Etat (le ministre des transports) donnaient les consignes à la SNCF, qui avait encore une certaine latitude d'interprétation* ». Cette marge d'appréciation et la participation de la direction de la SNCF aux directives de l'Etat est décrite par le

rapport Bachelier. Elle est commentée ainsi par H. Rouso en conclusion du Colloque de l'an 2000 : (pièce 9 de la SNCF 9, p.7, et surtout, p. 6 — [production n° 17](#), p. 4) : « *D'entrée de jeu, au même titre que la police, la gendarmerie et les préfets, certains responsables de la SNCF ont été associés à l'élaboration technique de la déportation* ». Et encore : « *La marge de manœuvre était tout de même faible, mais elle n'était pas nulle* ».

Dans cette collaboration définie par les accords Bichelonne - Speer (« l'architecte » du Reich), la SNCF ne se reconnaissait pas d'autre autorité que le ministre des transports de Vichy, comme Fournier le fit préciser par Bichelonne dans une lettre très sèche d'août 1943 « *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 des instructions que vous m'avez données.* » (cité in [rapport Bachelier](#) chap. 5/5/1 p. 7, [production n° 1-2](#)).

Loin d'être omniprésents dans les trains, les cheminots et soldats allemands (60 000 pour contrôler toute la France, à comparer aux 150 000 Américains actuellement en Irak) n'exerçaient qu'un contrôle sporadique Raphaël Delpard, in *Les convois de la Honte, enquête sur la SNCF et la déportation* » Michel Lafond, 2005 ([production n° 10](#), page 190).

**212.** La SNCF fait encore valoir que ses agents auraient risqué la peine de mort s'ils avaient désobéi. Observons au passage que cela n'a rien de certain : Léon Bronchard, le seul cheminot qui a refusé de conduire un train de déportés, et que la SNCF se refuse toujours à honorer, a fait l'objet d'un avertissement et a été privé de certaines primes ([production n° 12](#): extrait des mémoires de Léon Bronchard). Les exemples de condamnations à mort prononcées contre les cheminots, donnés dans le rapport Bachelier concernent uniquement que des cheminots qui ont passé des armes.

Plus généralement, le rapport Bachelier (chap. 5-5-1 [production n° 1-2](#)) détaille les tensions croissantes entre le « chef allemand » Münzer et la résistance de l'encadrement subalterne (et de plus en plus élevé au fur et à

mesure que la défaite allemande se profile). Ces tensions sont tempérées par le besoin qu'a l'Occupant de maintenir la collaboration avec les dirigeants de la SNCF. Mais il n'est pas signalé qu'elles se soient manifestées à propos du transfert des Juifs.

De même, quand Monseigneur Saliège, archevêque de Toulouse, fit lire au cours des messes du dimanche 23 août 1942 une lettre pastorale de protestation : « *...Les Juifs sont des hommes, les Juives sont des femmes. Les étrangers sont des hommes, les étrangères sont des femmes. Tout n'est pas permis contre eux (...) ils font partie du genre humain. Ils sont nos frères comme tant d'autres* », on essaya d'interdire ses homélies mais il n'a été ni condamné à mort, ni assassiné. Une intervention discrète d'un dirigeant de la SNCF aurait au pire entraîné sa révocation : aucun n'a tenté quoi que ce soit.

D'ailleurs Georges Lipietz a été, avec sa promotion, sauvé du STO en Allemagne (il l'a fait en France) grâce au veto du directeur de l'école des Mines, monsieur FRIEDEL ([production n° 30](#) : biographie) qui n'a pas été fusillé pour autant.

**213.** Mais de toute façon, là n'est pas la question. Les exposants ne font pas le procès du conducteur du train qui les a menés à Drancy et le tribunal n'a pas mentionné ce conducteur, dont on peut espérer que la SNCF a pris en charge les cauchemars qui ont dû le hanter après ces épreuves.

Le reproche qu'ils font à la SNCF et que le tribunal a justement retenu est de ne pas avoir protesté auprès de son ministre de tutelle contre la tâche qu'on lui demandait. Il n'est pas sérieux de soutenir que les membres du conseil d'administration de la SNCF eussent été condamnés à mort par les nazis s'ils avaient protesté auprès de Vichy contre cette tâche.

**214.** Du reste, le rapport Bachelier démontre que bien souvent la SNCF n'a pas manqué de protester pour défendre ses intérêts pécuniaires. Il n'est d'ailleurs pas indifférent de constater que la moitié du rapport Bachelier est consacré aux tentatives de la SNCF de retarder au maximum la livraison du matériel roulant aux allemands. La direction d'alors ne cédait que contrainte et forcée, quand les Allemands menaçaient de faire passer la SNCF sous leur entier

contrôle. Combien de pages dans ce même rapport sont relatives aux tergiversations de la SNCF pour refuser que les trains de déportations, de Juifs, de politiques ou du STO, soient conduits par les cheminots français ? Sauf erreur ou omission, aucune ! Si la SNCF avait refusé, les Allemands n'avaient pas les hommes nécessaires pour déporter... alors qu'il apparaît, toujours à la lecture du rapport Bachelier, que les trains étaient prêts mais pas les déportables (rapport Bachelier chap. 4/4-3-5).

**215.** On peut à ce sujet reprendre la synthèse magistrale du commissaire du gouvernement concluant devant le tribunal administratif de Toulouse :

*L'entreprise s'est au contraire efforcée de résister aux exigences des autorités allemandes, certes avec des succès divers, chaque fois qu'elle a estimé que ses intérêts économiques fondamentaux étaient en jeu, qu'il s'agît de la substitution des wagons-restaurants de la Mitropa à ceux de la Compagnie internationale des Wagons-Lits ou de la prise en charge de la réparation du réseau ferré détruit en raison de la poursuite de la guerre entre l'Allemagne et la Grande-Bretagne. En ce qui concerne le transport des personnes internées pour des motifs raciaux en vue de leur déportation, la SNCF a d'ailleurs réussi à imposer aussi bien aux autorités d'occupation qu'au gouvernement dit de l'Etat français une initiative, qui a été de comptabiliser spécifiquement les transports d'internés, comme "transports d'israélites" ou "transports du ministère de l'intérieur", en vue de leur facturation audit ministère. En revanche, le principe de ces transports n'a suscité de la part de l'entreprise ferroviaire aucune protestation officielle, ni aucune consigne secrète de sabotage. L'autonomie de la SNCF dans la mise en œuvre des transports d'internés nous paraît particulièrement établie par les circonstances que, d'une part, ces transports, bien qu'effectués dans des wagons primitivement destinés au transport du bétail, étaient facturés au ministère de l'intérieur du gouvernement dit de l'Etat français au tarif des places assises de troisième classe, d'autre part, compte tenu du décalage des facturations, les factures afférentes aux transports d'internés pour motifs raciaux effectués à partir de la Haute-Garonne au cours de l'année 1944 ont été établies par l'entreprise ferroviaire postérieurement au rétablissement de la légalité républicaine et adressées par elle au ministère de l'intérieur du gouvernement provisoire de la République française. Il convient enfin de souligner que la SNCF ne fait état, dans ses écritures, d'aucune contrainte exercée par les*

*autorités d'occupation ou par le ministère de l'intérieur du gouvernement dit de l'Etat français qui l'aurait conduite à transporter les personnes internées dans les conditions contraires à la dignité humaines susévoquées.*

**216.** Il n'est donc pas sérieusement contestable que la SNCF avait une marge d'autonomie, qu'elle a largement utilisée, non seulement dans les cas cités par le Commissaire du Gouvernement, mais dans d'autres encore.

Notamment les documents cités au paragraphe IA2 (voir § n° 28, 40 et s., 197) montrent :

- que la SNCF a donné son accord pour fournir les wagons
- qu'elle participait aux conférences sur la déportation et que loin de tenter quelque chose pour la freiner, elle proposait des techniques pour les dissimuler. Le rapport Bachelier indique encore que « *la consigne de discrétion sur ces « transports IAPT »* est transmise à l'ensemble de la machine ferroviaire que la : « *SNCF prend dispositions pour que le regroupement ait lieu hors de gare* ». Les dispositions prises par la SNCF pour que les regroupements aient lieu hors des gares ne pouvaient que favoriser la déportation en la dissimulant.

**217.** Le rapport Bachelier indique encore que la SNCF, loin de se plaindre de la tâche qu'on lui faisait accomplir, se plaignait seulement de ce qui pouvait dégrader la qualité de son service. Ainsi il indique (rapport Bachelier chap. 4/4-3-7) que lorsque exceptionnellement un ravitaillement est prévu par Vichy, la SNCF (son chef de délégation) se plaint d'arrêts pour le ravitaillement. Le rapport Bachelier indique qu'elle se plaint que « *une autre perte de temps de 1 h 30 a été occasionnée par le ravitaillement non prévu des voyageurs* ». Plus généralement, le rapport Bachelier indique qu'elle formule des « *observations sévères* » sur les perturbations causés par « *les représentants des œuvres charitables ou confessionnelles* ».

**218.** Ce zèle inutile n'est d'ailleurs pas limité aux transports de Juifs. Pour les transports au titre du STO (rapport Bachelier 5/5-4-1, [production n° 1-2](#), p. 4), elle suggérait également des mesures et sa participation pour lutter contre les réfractaires au STO, mesures que le préfet Leguay (représentant de

Bousquet) rejetait comme inutiles.

En réalité, ce zèle était guidé par la cupidité. Par exemple, le rapport Bachelier indique encore que le président du conseil d'administration a également une vision exclusivement pécuniaire des « transports d'israélites », très bien identifiés par ses services, à des fins comptables (chap. 4/4/3-13, produit par la SNCF).

**219.** Bref, La SNCF ne fait état d'aucune initiative, même très modeste, qu'elle aurait tenté pour retarder, ralentir les transports de Juifs. Si elle fait valoir que des actes de résistance auraient entraîné la peine de mort ou la déportation des cheminots, elle n'allègue pas qu'une démarche de ses dirigeants, surtout auprès de Vichy commanditaire du train ayant transféré les intimés, les auraient condamnés à mort.

Elle n'allègue même pas avoir tenté une seule fois la moindre chose pour épargner la mort à des milliers de personnes, même lorsque la moitié du territoire était libéré. Son seul souci était de se faire payer.

**220.** Des cheminots ont pris des risques à titre individuel. C'est exact. Mais les organes dirigeants de la SNCF n'ont eux jamais rien tenté alors qu'ils pouvaient le faire sans risque excessif, comme ils pouvaient démissionner, comme ils pouvaient faire passer des consignes d'absence de zèle. Le cheminot anonyme de Bobigny, à qui les consorts Lipietz doivent la vie, a su convaincre les nazis qu'emporter des biens précieux valait mieux que déporter des Juifs : quel dirigeant de la SNCF a tenté une démarche analogue ?

## **E) Sur les conditions de transport**

**221.** Déjà en première instance, la SNCF n'avait jamais allégué qu'elle était contrainte de faire voyager les Juifs dans des wagons à bestiaux, sans sanitaires, ni eau ni nourriture, et de les entasser (tout en faisant payer même après la Libération le trajet au prix de la troisième classe). Et elle n'a jamais contesté qu'elle assurait elle-même les conditions matérielles destinées à empêcher toute possibilité d'évasion.

**222.** Il faut du reste rappeler que ces conditions de transport étaient

contraires même aux instructions de Vichy. Le rapport BACHELIER indique que les conditions d'«*aménagement des wagons*» était décidées en commun (État-SnCF) et formalisées par les autorités vichystes : «*Paille pour couchage, eau potable*» (cité par la SNCF elle-même). Ch. Delbo précise que la paille fournie par la SNCF ne permet pas le couchage (pièce 15). Et les consorts Lipietz, comme la plupart des transférés ou déportés, témoignent qu'il n'y avait pas d'eau, sinon un seul seau qui une fois bu servait de seau hygiénique pour le reste du voyage. C'est donc bien parce que la SNCF ne respectait même pas les normes de « confort » qu'elle avait négocié avec Vichy. D'ailleurs, le rapport Bachelier indique (chap. 4/4/-3-7, produit par la SNCF) que plusieurs préfets se sont plaints à l'époque de ce que la SNCF ne respectât pas ces instructions.

**223.** Étrangement, le mémoire de la SNCF est muet sur le principal chef de responsabilité : les conditions de transport inhumaines. Si elle prétend que le choix des wagons à bestiaux n'était pas de son fait, elle ne répond guère sur l'absence de fournitures d'eau de nourriture et de conditions minimales d'hygiène. Elle ne produit aucun document qui irait dans le sens qu'elle a fait quelques efforts pour assurer des conditions de transport décentes. Elle dit que le rapport Bachelier rend également sans fondement ce grief, mais le passage qu'elle cite est relatif aux convois dont le commanditaire était l'État nazi (les autorités allemandes MBHF ou BDS) non un passage concernant les transports commandés par le ministre de l'intérieur. Le rapport Bachelier indique « le détail » de ces opérations franco-françaises négociées entre le 2<sup>e</sup> Bureau et la SNCF (voir § n° 69) mais ne précise pas qui a proposé quoi. En particulier, ce « détail » n'implique nullement la privation d'eau.

**224.** Elle n'allègue même pas qu'elle aurait tenté d'obtenir des conditions de transport plus humaines, tentative qui aurait été doublement utile, pour ralentir un tant soit peu la marche des transferts et déportations, améliorer les transports, ne serait-ce qu'en fournissant de l'eau, marchandise gratuite qui n'aurait rien coûté ... sauf des retards en gare, préjudiciables à la bonne marche des trains, comme le justifie aujourd'hui le Secrétaire général de la SNCF (voir § n° 115 et production DVD).

Pourquoi ne s'est-elle jamais préoccupé le moins du monde des

conditions de transport alors qu'elle consacrait son énergie à assurer le mieux possible sa mission de service public, y compris dans sa partie la plus détestable. La réponse, se trouve dans l'ouvrage de Raphaël Delpard, « *les convois de la Honte, enquête sur la SNCF et la déportation* » Michel Lafond, 2005 (production n° 10, page 176 et 177) :

*« Il ne s'en est pas trouvé un seul, à quelque degré que ce fût de l'échelle hiérarchique de la SNCF, pour exprimer son refus. La raison d'État leur a-t-elle servi de conscience ? Pierre Fournier, président, Robert Le Besnerais, directeur général de la Compagnie du Nord, Jean Bichelonne le surdoué, directeur général, les ingénieurs, les ouvriers les résistants poursuivaient leur vie de chrétiens ou de communistes tandis que les enfants disparaissent dans les fours [...]. Pour les dirigeants, il ne fait aucun doute que leur participation à l'extermination des Juifs a relevé de leur plein droit. Ils l'ont fait pour préserver leur carrière, parce qu'ils étaient des fonctionnaires zélés, des élites de la nation. Que représentait pour eux cette population juive qu'ils ne connaissaient pas ? Rien d'autre qu'un nombre sans cesse recommencé qu'il fallait répartir dans les wagons. Rappelons tout de même que les Allemands n'ont jamais demandé que soient utilisés les wagons à bestiaux. L'initiative vient des dirigeants de la compagnie. Probablement l'ont-ils fait avec un souci de rentabiliser chaque convoi au maximum.*

**225.** Du reste, on sait (voir § n° 68) que les rares fois où il y avait une interruption du trajet pour un ravitaillement ou pour l'intervention des organisations caritatives ou confessionnelles, elle s'en plaignait, attitude que Monsieur Mingasson actuel secrétaire général de la SNCF, a justifiée lors de son intervention sur France-Culture (cf. DVD) par la nécessaire primauté de la circulation des trains sur toute autre considération. Peut-être ne faisait elle que perpétuer une vieille tradition puisque Élisée Reclus (voir production n° 31, page 107) racontait déjà que lorsqu'il fut déporté après la Commune vers un bagne de Bretagne, la compagnie de l'époque avait fait voyager les déportés « *en wagons à bestiaux, nourris de biscuits de mer jetés par le toit, privés d'eau* ». Il est à souhaiter que si par malheur de tels événements devaient se reproduire, la SNCF n'agirait pas de même, le rappel de la reconnaissance de sa responsabilité pour faute de service par la juridiction administrative constituant un salutaire rappel des règles élémentaires d'Humanité et du service public.

## F) Sur l'autorité morale de Serge Klarsfeld

**226.** La SNCF se prévaut de l'opinion et de l'autorité morale de Serge Klarsfeld qui appuie la thèse selon laquelle la « *SnCF était contrainte par le gouvernement français de l'époque et les autorités allemandes de fournir une aide matérielle pour l'accomplissement du crime nazi* ».

Non seulement cette phrase de Klarsfeld est en contradiction avec ce qu'il a écrit sur les facturations, mais la simple lecture des actes du colloque prouve que celui-ci était beaucoup plus dubitatif en 2000. En effet, il écrivait ([production n° 11](#), page 3) :

*« La déshonorante livraison de 10 000 êtres humains... s'est déroulée en quatre étapes durant lesquelles la SNCF a accompli le rôle important, et que l'on peut juger dégradant, que les autorités de Vichy exigeaient d'elle, mais sans être contrôlée par les Allemands, puisque, jusqu'à la ligne de démarcation, la SNCF n'avait pas à les informer des mouvements de trains à l'intérieur de la zone libre.*

Et il écrivait aussi ([production n° 11](#), page 5) que

*« même si on exécute sans haine et sans enthousiasme les missions prescrites par un État autoritaire, les dégâts sont considérables. La volonté partie du sommet est insufflée dans les rouages et même si ceux-ci fonctionnaient sans haine et souvent à regret, ils fonctionnaient quand même et avec efficacité ».*

**227.** On doit également relever que l'opinion de certaines organisations juives en faveur de la SNCF (pièce adverse 4), selon lesquelles elle était contrainte n'est pas déterminante.

Tout d'abord, une opinion ne saurait avoir valeur de preuve, en particulier si elle n'est appuyée par aucun document ; or on l'a vu l'argument de la contrainte est fondé sur la théorie improuvée de la réquisition.

Surtout, il apparaît clairement à la lecture de la partie non traduite du document invoqué que l'association en question, qui réclame de l'argent à la SNCF, considère par principe que les réparations doivent être collectives. La phrase « an indemnification of individuals belonging to a narrow group does not appear to us dignified for such a tragedy when the collective means exist in

order to perpetuate the Memory of all victims and of each victim » indique en effet que l'action d'un groupe restreint nuit à l'action collective de toutes les victimes.

Cette opinion est donc partielle, fondée à la fois sur un principe communautariste d'indemnisation collective et sur l'espoir d'obtenir un financement par la SNCF d'actions visant à perpétuer le souvenir de la Shoah.

**228.** Du reste, la circonstance que la SNCF finance des actions de mémoire menées par des organisations juives ne saurait en aucun cas être considéré comme valant indemnisation des victimes.

Aucune juridiction ne pourrait considérer que les victimes ont été indemnisées par les versements ou actions que la SNCF consent à faire en faveur des organisations juives. Il ne s'agit pas ici de contester le mérite de ces actions ni l'effort financier de la SNCF (dont on ignore d'ailleurs le montant) mais de rappeler que le droit français ignore la notion de communauté et ne saurait admettre que des accords entre la SNCF et des organisations privées valent indemnisation des victimes, *a fortiori* de celles qui ont toujours refusé avant, pendant et après la guerre d'être englobées dans une communauté religieuse, avec les conséquences historiques et politiques que l'on sait, refus qui explique peut-être certaines opinions fort critiques à l'encontre de ce procès et des intimés.

Les éventuels accords entre la SNCF et de telles organisations quant au financement de la Mémoire sont à l'évidence inopposables aux victimes.

## G) Sur le préjudice

**229.** Les conséquences ont été considérables pour les exposants.

Pour Monsieur et Madame J. S... : un stress permanent d'être déportés. Ils sont morts 10 à 15 ans plus tôt que leur frères et sœurs, d'un cancer sans doute précipité par ce qu'ils avaient vécu.

Pour Monsieur Guidéon S... : à l'époque il était trop jeune (il a « fêté » ses seize ans à Drancy) pour se rendre vraiment compte du danger. Il n'a pas eu les mêmes conséquences psychiques.

Monsieur Georges LIPIETZ : âgé de 22 ans, il a fait partie du service de sécurité interne du camp dont un des rôles (non connu des SS) était de protéger les internés contre les violences des SS (en cas de manifestations lors des départs vers la mort), de les mettre en garde contre les deux traîtres juifs qui aidaient les SS à arrêter les Juifs en région parisienne, etc.. Avec leurs brassards rouges, ils pouvaient circuler jour et nuit dans le camp.

Fin juillet, 300 enfants raflés par Brunner dans les maisons type « Izieu » ont envahi le camp avant d'être déportés le 31 juillet par le dernier grand convoi parti de Drancy pour Auschwitz. Monsieur LIPIETZ a vu une petite fille s'approcher des barbelés (dans la zone de 2 mètres interdite). Un garde mobile a pointé son mousqueton sur elle et s'il ne s'était pas précipité, il y des chances qu'un gendarme de la France aurait tiré sur l'enfant.

Il a vu d'autres scènes horribles du même genre et bien entendu, il n'a jamais raconté à ses parents et à son frère toutes ces horreurs pour ne pas les stresser davantage.

Vers 65 ans, des cauchemars, des crises de larmes etc.. lui ont valu d'obtenir le statut d'invalidé de guerre à 55 % avec la maigre pension correspondante et durant 15 ans, il a vécu sous calmants hantés entre autres par la scène du gendarme français sur le point de tirer sur un petit enfant.

Il est à signaler qu'en 1991 et 1992, Monsieur LIPIETZ a envoyé aux journaux et au président Badinter des lettres faisant allusion à ce qui figure dans ce mémorandum à une époque où la France niait toute responsabilité dans les

méfais de la période de Vichy.

La Cour pourra écouter les témoignages de Georges Lipietz (déclaration à Spielberg et enregistrement inédit à M. Mattias OTT) figurant sur le [DVD](#).

## Synthèse sur les fautes

**230.** On ne peut certes pas réécrire l'histoire, mais il n'est pas douteux que si la SNCF avait fait le minimum qu'elle pouvait faire, si elle avait utilisé ne serait-ce qu'une partie de l'énergie consacrée à ses finances ou à la qualité du « service public » (selon la conception de l'époque) pour essayer de ralentir la déportation ou rendre les trajets moins inhumains, l'ampleur de la tragédie aurait été moindre.

**231.** Le simple fait de ne pas avoir manifesté la moindre opposition, de ne pas avoir refusée d'être payée sont des fautes qui ont contribué à la tragédie. Les cheminots résistants, ceux que ne laissent pas indifférents la tragédie des Juifs eussent été bien plus forts s'ils avaient su que la hiérarchie les laissait faire, d'autant que l'article 3 de la Convention d'armistice laissait la sanction à la SNCF (l'exemple de Léon BRONCHART est particulièrement édifiant, [production n° 12](#)). L'absence de facturation aurait été un encouragement.

**232.** Encore plus lourde est son attitude générale consistant à collaborer du mieux possible à la déportation et à ses préludes, en proposant des astuces pour la dissimuler, en protestant contre ce qui ne permettait pas d'assurer au mieux le service.

Alors que les populations (voir rapport Bachelier 4/4-3-7, 4/4-3-9 et surtout 4/4-3-12) et une partie des autorités religieuses protestaient, une réprobation de la SNCF aurait eu un effet percutant. Toute le monde sait que le refus des autorités danoises de contribuer à la déportation des Juifs a permis d'en sauver un grand nombre. Une ferme position des dirigeants de la SNCF auraient laissé une chance aux Juifs de France.

**233.** Surtout, elle n'a toujours pas démontré que Vichy — et a fortiori les nazis qui une fois de plus n'étaient pas directement responsable des transferts vers les camps français — ou quiconque lui ait imposé les conditions

de transport que l'on sait.

**234.** La SNCF est incontestablement responsable, moins certes que l'État, mais à un niveau significatif qui n'a été atteint par aucun autre organisme français.

## V) À titre très subsidiaire la responsabilité pour risque

**235.** En admettant même par extraordinaire que la Cour considère que la SNCF n'a pas commis de faute, elle n'en serait pas moins responsable envers les intimés.

En effet, il est de jurisprudence constante que celui qui se livre à une activité dangereuse pour autrui est responsable de plein droit des préjudices causés aux tiers par l'exercice de cette activité. Appliqué dès 1919 à l'usage des explosifs (CE 28 mars 1919, *Regnault-Desrozières*) puis ultérieurement à l'usage d'armes, plus tard à des méthodes dangereuses (malade mentaux, condamnés etc.), ce principe vaut pour le transport par train.

**236.** Or, le transport d'êtres humains par train à bestiaux dans des conditions de promiscuité, d'absence d'hygiène d'eau et de nourriture est intrinsèquement une activité dangereuse pour les personnes transportées. Le nombre très élevé de décès dans les trains l'établit sans conteste. Et l'activité était d'autant plus dangereuse que ce transport par train avait pour destination un camp de transit prélude à la déportation.

**237.** Cette jurisprudence est fondée sur l'idée que celui qui crée un risque pour les tiers, notamment pour en tirer un profit doit assumer les conséquences préjudiciables de cette activité, même s'il n'a pas voulu le dommage et n'a pas commis de faute.

**238.** Il apparaît donc que même si par extraordinaire le transport des Juifs par train n'était en rien fautif, la SNCF serait néanmoins responsable par application de la théorie du risque. Elle a profité financièrement d'une activité dangereuse pour les personnes transportées, elle doit assumer les conséquences néfastes de cette activité.

Comme le note Serge Klarsfeld ([production n° 11](#), page 5) :

*« Certes, la SNCF n'a pas démarché les Allemands pour qu'ils déportent les Juifs et pour qu'elle en tire un profit, mais elle aurait dû et pu manifester son opposition au rôle qu'on lui faisait jouer, en refusant au minimum d'être payée pour des*

*transports par lesquels elle apportait un réel soutien matériel au crime nazi. Pas seulement en ce qui concerne la population juive mais également à l'encontre de milliers de déportés résistants partis de Compiègne. »*

## **VI) Frais irrépétibles**

**239.** Dans ces conditions, il serait manifestement inéquitable de laisser à la charge des exposants les frais qu'ils ont dus exposer pour faire valoir ses droits en justice.

Ils s'estiment donc fondés à demander, en application de l'article L 761-1 du code de justice administrative le versement d'une somme de 15000 euros, moitié pour les consorts Lipietz et moitié pour Monsieur S....

## **CONCLUSIONS**

**240.** Par tous ces moyens et tous autres à produire, déduire, ou suppléer, au besoin même d'office, les exposants concluent :

1°/ au rejet de la requête et à la confirmation du jugement attaqué

2°/ A la condamnation de la SNCF à leur verser 15000 euros au titre des frais irrépétibles, moitié pour les consorts Lipietz et moitié pour Monsieur S....

Pour A.C.A.C.C.I.A., Rémi ROUQUETTE

## PRODUCTIONS

### Production DVD

DVD comportant

- le présent mémoire
- témoignages de Georges Lipietz : déclaration à Spielberg et enregistrement inédit à M. Mattias OTT (journaliste indépendant).
- le débat sur France-Culture du 20 septembre 2006, notamment déclaration de M. Mingasson à la 35<sup>ème</sup> minute, citée aux § 115, 225

### Productions papier

A Résumé du mémoire

1 Extraits du rapport de M. Bachelier (extraits autres que ceux produits par la SNCF :

1-1 introduction du chapitre IV, citée aux § 1, 16

1-2 chapitre 5-5 (production 1-2), citée aux § 1, 211, 212, 218

1-3 chapitre 8.3 (production 1-3), citée aux § 1, 19, 20, 21, 38, 142 \*

2 Facture n° 45.313 du 12 août 1944, citée aux § 6, 22, 43, 197, 200

3 Lettre SNCF du 12 août 1944 réclamant le paiement de sa facture, citée aux § 6, 44, 67, 121, 193, 197

4 Note du 30 novembre 1944 admettant un paiement sans preuve, citée aux § 6, 43, 197, 200, 203

5 Paiement de la facture, citée aux § 6, 43, 197, 203

6 Documents sur l'internement à Drancy, citée au § 9

7 Cartes d'internés, citée au § 9

8 Note manuscrite de Georges Lipietz sur l'article du Monde du 15 juin 2001, citée au § 10

9 Carte d'invalidité de M. Lipietz, citée au § 11

10 Extrait des « convois de la Honte » de Raphaël Delpard, éd. Michel Lafond, page 148, 172 à 178, 190 citée aux § 14, 45, 48, 56, 211, 224

11 Communication de Serge Klarsfeld au colloque, citée aux § 16, 53, 98, 197, 198, 200, 226, 238

12 Extrait des *mémoires de Léon Bronchard*, page de garde, page 105 à 107 [plus page avertissement], citée aux § 18, 212, 231

- 13 Bruno Carrière, Déportation. La SNCF confrontée à son histoire, La Vie du Rail, 25 janvier 2005 p. 14 à 17, [citée aux § 24, 127](#)
- 14 Extrait d'Historia d'août 2006 page 10, [citée au § 26](#)
- 15 Article de Georges Ribeill dans La Vie du Rail du 21 juin 2006, [citée aux § 27, 200](#)
- 16 Article de Paul Mingasson dans La Vie du Rail du 21 juin 2006 p. 18, [citée au § 29](#)
- 17 Conclusion de Monsieur Rouso du colloque du 21 juin 2000, [citée aux § 30, 31, 211](#)
- 18 Bulletin du CNRS signalant les conditions d'accès au rapport Bachelier, [citée aux § 98](#)
- 19 Article de Laurent Greilsamer, citant Henry ROUSSO, le Monde du 30 mai 1992, [citée aux § 101, 144](#)
- 20 Déclaration de M. Gallois au colloque de juin 2000, [citée au § 121](#)
- 21 Article de Jean-Marc DREYFUS Libération du 8 septembre 2006, [citée au § 122](#)
- 22 Extrait (pages 260 et s.) de l'ouvrage de Sonia Combe, Archives interdites, l'histoire confisquée, édition La découverte, [deuxième édition 2001], [citée aux § 124, 127](#)
- 23 Éric Conan Henry Rouso, Vichy un passé qui ne passe pas, éd. Fayard (pages 83-84 et 99), [citée aux § 129, 160](#)
- 24 Extrait du rapport Braibant (page 25 et 49 à 66), [citée au § 130](#)
- 25 Page de garde du recueil Lebon 2001, [citée au § 139](#)
- 26 Page de garde du recueil Lebon 20, [citée au § 139](#)
- 27 Article du journal le Monde du 3 mars 2001 évoquant l'ordonnance de renvoi de M. Stéphan dans l'affaire Aloïs Brunner, [citée au § 173](#)
- 28 Lettre de M. Georges Lipietz voulant se constituer partie civile dans l'affaire Brunner, [citée au § 179](#).
- 29 Note du préfet de police sur la destruction volontaire de archives compromettantes, [citée au § 198](#)
- 30 Biographie de Monsieur FRIEDEL [citée au § 212](#)
- 31 Hélène Sarrazin, Élisée Reclus ou la passion du monde, éditions du sextant p. 107, [citée au § 225](#)