

MON PÈRE, LA SNCF ET LA SHOAH

De 2001 à 2007, deux frères d'une famille d'immigrants juifs polonais intentèrent un procès à l'État français et à la SNCF, pour obtenir réparation des dommages qu'ils avaient subis dans le cadre de la Shoah.

Par Alain Lipietz

HELENE KÉLIF

Non, il ne s'agit pas de moi : je suis né en 1947. L'un des deux frères était mon père, Georges, mort en 2003, sans voir la fin de cet interminable procès. L'autre, mon oncle Guy, est toujours vivant, mais il ne tient pas à paraître en public, conscient qu'il est, non sans raison, de la persistance de l'antisémitisme en France. C'est donc sous la plume et par la voix de l'épouse de Georges, Colette, ancienne résistante, de leurs enfants, de ma sœur Catherine et de son mari, vidéaste allemand, et surtout de ma sœur Hélène et de son mari, avocat de mon père, et de moi-même, que vous avez sans doute entendu parler de cette affaire, dont je viens de faire un livre, « La SNCF et la Shoah » (éditions Les Petits Matins).

Ce qu'elle a de «belle», cette affaire, ce qu'elle a d'exemplaire, c'est qu'elle concerne des immigrants tout à fait ordinaires, qui avaient fait leur trou dans la société française, et qui ont été persécutés par des Français, ceux du régime de Vichy, et transportés de Toulouse à Drancy, deux villes françaises, par un service public français, sous la responsabilité et la garde exclusive de gendarmes français. Le procès fut le premier et en fait le seul de la participation de l'État français et d'une des grandes entreprises nationalisées à la Shoah française.

36 heures dans un wagon

Mon père est né en 1922 à Gdansk (alors Dantzig), d'une mère de Łódź, Stéphanie, et d'un père avocat à Cracovie, Casimir. Ce père était un juif parfaitement assimilé,

qui n'hésitera pas à se déclarer luthérien – mais cela ne l'empêchera pas de disparaître dans le ghetto de Varsovie. Mon père découvrira peu avant la guerre le brillant pédagogue socialiste qu'il était. Mais le ménage de Casimir et Stéphanie ne dura pas longtemps : ils divorcèrent, et Stéphanie épousa un autre juif de Łódź, brillant ingénieur parlant le yiddish et lisant l'hébreu. Ils s'installèrent en France et ils eurent un nouveau garçon, mon oncle Guy. Tous les trois devinrent français, seul mon père resta polonais et entretint des liens épisodiques avec son père, mais tous les quatre abandonnèrent rapidement les liens avec le judaïsme et la culture yiddish.

Quand les Allemands envahirent la France, quand le régime de Vichy anticipa leur désir en entamant, 7 jours après

le début de la dictature, une politique de dénaturalisation, puis de recensement et d'interdictions professionnels, puis d'expropriation, puis d'enfermement des juifs, ils restèrent à l'écart, ne se déclarèrent pas et ne portèrent jamais l'étoile jaune. Mon grand-père Jacques avait réussi à développer une usine de raffinerie des métaux assez renommée, à Juvisy. Mais quand un officier allemand vint le voir pour lui proposer une sorte d'association, afin de fournir en cuivre les sous-marins allemands, il refusa cette collaboration économique et s'enfuit avec sa famille à Pau. Là ils se firent repérer et dénoncer, et, le 8 mai 1944, ils comparurent devant le préfet de Toulouse et la Gestapo. Ils avaient de faux certificats de baptême, mais les bureaucrates français et allemands n'en tinrent pas compte : «Vous vous expli-

quez à Drancy». Après un voyage dantesque de 36 heures dans un wagon de la SNCF, dans des conditions dont mon livre retranscrit le récit par mon oncle, ils parvinrent à Drancy, où ils firent face pendant trois mois au SS Aloïs Brunner, grâce à cette histoire de faux certificats. Quand ils furent déclarés «déportables», l'insurrection parisienne éclatait, les nazis s'enfuirent, et Drancy se trouva libre.

30 ans plus tard

Georges et Guy ne sont donc ni des revenants des camps de la mort, ni des orphelins de déportés. Ils avaient eu de la chance, si l'on ose dire. Toute la famille s'engouffra dans la grande aventure des Trente glorieuses, particulièrement glorieuses pour les ingénieurs qu'ils étaient. Dès 1947, l'amnistie était passée sur tous

les collaborateurs. Surtout, un arrêt du Conseil d'État, l'arrêt Ganascia, interdisait à quiconque de demander réparation pour les crimes de l'État français du Maréchal Pétain, réputé n'avoir jamais existé : une véritable auto-amnistie de l'État.

Ce n'est que 30 ans plus tard que la mémoire française commença à s'ébrouer : oui, le régime du Maréchal Pétain représentait bien une composante historique de la droite française, oui il s'agissait d'un antisémitisme autochtone s'enracinant dans la haine de Léon Blum, du Capitaine Dreyfus et de la Révolution française. Oui, il disposait d'une certaine assise populaire, oui, l'administration française avait collaboré à la Shoah.

Mon père, devenu dans sa retraite l'un des rares témoins de la déportation et de la vie au camp de Drancy (pour la télévi-



Georges Lipietz et Guy S.

DR
 sion, pour Spielberg, pour les lycéens), fut alerté par un autre arrêt du Conseil d'État, contemporain du procès Papon, que la jurisprudence avait changé. L'État français, désormais, devait se reconnaître responsable des crimes de Vichy : la continuité de l'État était à nouveau reconnue. Aussitôt Georges déposa, avec son frère, une demande en réparation. C'est alors que surgit un élément initialement minuscule et purement juridique : la SNCF, agent de ses pires souffrances pendant le trajet de Toulouse à Drancy, n'était pas à l'époque une administration de l'État, mais une société d'économie mixte. Juridiquement, il fallait attaquer distinctement l'État et la SNCF : ce qui fut fait. Mon père mourut en 2003, mais son frère, sa femme et ses enfants reprirent l'instance et le jugement fut rendu en 2006. Le Tribunal administratif de Toulouse, pour la première fois, condamnait l'État français en tant que tel (et non un de ses préfets comme Papon) pour sa participation aux crimes de la Shoah. Et, logiquement, il condamnait aussi le service public, la SNCF.

La SNCF fit appel

L'État se reconnut coupable et responsable, la SNCF fit appel. Le scandale fut énorme. Personne ne protesta contre la condamnation de l'État, mais tout le monde considérait la SNCF comme une entreprise résistante, idéalisée par le film « La Bataille du rail ». Rares furent les historiens, rares furent les organisations de la communauté juive qui soutinrent le procès des Lipietz. Et pourtant ! Après une nouvelle année de débats judiciaires, la SNCF finit par l'emporter, mais sur un point tout

à fait inattendu. Le Conseil d'État affirmait que, même lorsqu'elle transportait des prisonniers, même quand ces agents avaient transformé leurs wagons en prison avec 4 personnes par m², sans leur donner d'eau, ni changer la tinette pendant 36 heures, lorsqu'elle-même fermait les wagons, elle n'était pas un service public relevant de la justice administrative, mais une entreprise commerciale, et cette juridiction était donc incompétente pour la juger. Et, pour des raisons complexes que j'explique dans mon livre, il était impossible de poursuivre devant une autre juridiction.

Ainsi, la justice française s'interdisait de juger l'affaire au fond. Parallèlement, la SNCF défendait à New York, contre d'autres rescapés, une ligne radicalement opposée. Aux USA, qui refusent le Tribunal pénal international, il est interdit d'intenter un procès contre un autre État souverain. Et là, la SNCF s'affirme simple morceau de l'appareil d'État français. Quand, en 2011, sous la menace d'un boycott aux États-Unis, le président de la SNCF, M. Pepy, exprimera enfin des « regrets », il prendra bien soin de réaffirmer que la SNCF n'agissait alors qu'en tant que « rouage de l'État vichyste », et donc... passible des tribunaux administratifs. La stratégie de la chauve-souris : « Je suis oiseau, voyez mes ailes, je suis souris, voyez mes poils. »

Une convention avec Vichy

Mais les progrès de six ans d'instruction, les archives exhumées et les films documentaires réalisés à l'occasion du procès avaient totalement révolutionné l'image que l'on se faisait jusqu'ici du rôle de l'entreprise pendant l'Occupation.

Ce n'est que 30 ans plus tard que la mémoire française commença à s'ébrouer : oui, le régime du Maréchal Pétain représentait bien une composante historique de la droite française, oui il s'agissait d'un antisémitisme autochtone s'enracinant dans la haine de Léon Blum, du Capitaine Dreyfus et de la Révolution française. Oui, il disposait d'une certaine assise populaire, oui, l'administration française avait collaboré à la Shoah.

Oui, la SNCF avait, par rapport à l'État vichyste et aux Allemands, une marge d'autonomie. Non, elle n'était pas liée à eux par la Convention d'armistice de 1940, mais par des conventions commerciales en bonne et due forme, et d'ailleurs se faisait payer pour son « service public » de déportation. Oui elle avait négocié, avec Vichy et avec les SS, l'organisation de ces convois de déportation. Et pire encore, elle avait délibérément aggravé les conditions imposées aux détenus pendant ces transports, en ne leur distribuant pas d'eau, contrairement à ce qui avait été stipulé.

Et pourquoi donc ? Parce que, expliquera le secrétaire général de la SNCF lors d'un débat à France-Culture (le 21 septembre 2006) : « Je vais vous expliquer pourquoi. Vous voulez savoir ? Eh bien voilà. La SNCF, aujourd'hui comme à l'époque (sic !), 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 ».

Et pour accomplir ce métier de base, sans considérer son hideux contenu, non seulement la SNCF avait conclu une « convention des transports de l'espèce » avec Vichy, mais le président de la SNCF de l'époque, Pierre-Eugène Fournier, avait directement négocié avec Laval un accord acté par une lettre, et envoyé les instructions correspondantes à ses responsables régionaux. Et ce Fournier n'en était pas à son coup d'essai : il avait présidé le Secrétariat central des administrateurs provisoires, en charge de l'aryanisation et ancêtre direct du Commissariat général aux questions juives.

Je laisse aux lecteurs de mon livre la découverte de ces archives effrayantes, dont les grandes associations faisant profession de défendre les intérêts matériels et moraux des juifs de France ou de faire avancer la mémoire de la Shoah n'ont pas voulu s'emparer (pour des raisons que je discute aussi dans le livre). Mais c'est sur les propos de ce secrétaire général, Monsieur Mingasson, que je voudrais conclure. Car à quoi sert-il de faire justice ? Selon la jurisprudence internationale relative aux crimes contre l'humanité, à établir « la vérité, la justice et la réparation ». La vérité, on vient de le voir, a formidablement progressé au cours du procès intenté par mon père et mon oncle, comme ont formidablement progressé l'historiographie et la compréhension du nazisme, au cours de la vague de procès intentés en Allemagne contre les anciens nazis dans les années 60/70. La réparation, qui doit être, toujours selon la jurisprudence

internationale, « à la fois individuelle et collective, symbolique et matérielle », a été fermement refusée par la SNCF, et nous avons vu par quel artifice elle a gagné. Reste la justice.

« Aujourd'hui comme à l'époque »

Dans ce contexte, la justice n'est rien d'autre que le fait qu'un Tiers, investi d'une mission officielle, puisse dire, entre un plaignant et un accusé, qui a été victime, qui a été coupable et de quoi. À quoi bon, quand l'accusé n'est plus le personnel dirigeant de l'époque, mais une organisation qui se perpétue elle-même de génération en génération : la SNCF ? Eh bien tout simplement à ceci : découvrir les raisons qui ont pu amener des hommes, bons fonctionnaires, habiles ingénieurs, à ordonner à leurs subordonnés – les cheminots – d'enfermer des femmes, des hommes, des enfants,

des vieillards, jusqu'à mourir de soif et de folie du côté de Tournus ou de Chalon, avant même de franchir la Ligne de démarcation. On découvre alors la part d'arrivisme, parfois d'antisémitisme, le plus souvent d'orgueil professionnel mal placé. Toutes choses qui peuvent se reproduire « aujourd'hui comme à l'époque ».

Aujourd'hui le « plus jamais ça » tend à s'éteindre dans une exaltation de la Shoah comme événement incroyable, singulier et non-reproductible de l'histoire humaine : un événement qui n'a plus rien à nous dire, qui ne nous apporte plus de leçon. Puisse au contraire l'histoire de mon père et de son procès susciter dans les grandes entreprises et les grandes administrations une réflexion déontologique sur ce qu'il est admissible d'infliger à d'autres êtres humains. ●

ALAIN LIPIETZ, député européen, économiste et homme politique.

