

L'Historien et les « plaideurs »

par
Alain Lipietz

Une version abrégé de ce texte est à paraître dans *Historail*.

La publication de mon livre (*La SNCF et la Shoah. Le procès G. Lipietz contre Etat et SNCF*) fut l'occasion pour Georges Ribeill, dans *La vie du rail* (4 janvier 2012) d'ouvrir avec moi un débat fertile, qui se poursuit d'ailleurs par internet, entre chercheurs. Je ne reviendrai pas sur l'aspect public de ce débat, portant d'ores et déjà sur des points importants tels que l'existence (désormais admise entre nous) d'une « convention des transports de l'espèce », entre la SNCF et l'Etat français, couvrant probablement l'ensemble des transports de prisonniers "raciaux" ou "politiques" sur le territoire français, On peut suivre le fil de cette discussion, sur le site *Ville, rail et transports*, puis sur mon site (<http://lipietz.net/?article2702>).

C'est aussi l'occasion pour moi de revenir sur le dossier que Georges Ribeill a consacré au même sujet dans *Historail* de janvier 2008, dossier qui m'avait malheureusement échappé. Il faisait le point sur l'état des connaissances et du débat à cette date où, selon Raul Hilberg, on ne savait pas 20% de ce qu'il faudrait savoir sur la participation de la SNCF à la Shoah. Mon livre a pu apporter des éléments nouveaux, mais, malgré l'ouverture théorique des archives de la SNCF, on n'a guère avancé depuis.

Dans ce dossier, Georges Ribeill ne facilite pas les choses, par la vigueur avec laquelle il entend ériger une muraille de Chine entre les recherches des historiens et les témoignages ou arguments de ceux qu'il appelle les "plaideurs". Par ce mot, fleurant bon La Fontaine et Racine, il désigne les rescapés de la Shoah qui ont le tort (à ses yeux) de faire valoir les droits que leur reconnaissent les conventions et la jurisprudence internationales en matière de crime contre l'humanité : "Le droit à la vérité, à la justice, à la réparation collective et individuelle, symbolique et matérielle." G. Ribeill se défend de contester ces droits aux rescapés. Et pourtant il les prend à partie de manière ignominieuse, en les opposant à Kurt Schaechter « *qui, matériellement désintéressé, se distingue fondamentalement d'eux par son éthique personnelle* » (sic ; dans *La Vie du Rail*, l'historien précise même « à mille lieux »). Ma thèse : son ire, comme celle de H. Rousso contre Schaechter, n'exprime rien d'autre qu'une volonté de délimiter un « territoire de l'historien » dont seraient exclues les victimes et leurs défenseurs « droits-de-l'hommes ». C'est le point que je voudrais aborder ici.

Chercheur en sciences sociales, comme Georges Ribeill, je suis un admirateur des grands historiens français, les Braudel, les Duby... Jamais leur objectivité d'historiens ne les empêchait de distinguer les victimes des bourreaux parmi leurs objets d'étude. A l'inverse, de très nombreux historiens de la période

nazie font leur miel des témoignages et des pièces d'archives exhumées à l'occasion de procès. Le livre de Hilberg, celui d'Epelbaum sur Drancy, et surtout les livres des historiens allemands sur le nazisme, s'appuient essentiellement sur ces pièces issues de procès. U. Herbert, biographe du dirigeant SS Werner Best, va jusqu'à dire que les pièces de ces procès sont le « *fonds essentiel de la recherche historique* ».

C'est donc diminuer les chances pour l'historien de cerner la vérité que d'adopter une attitude hostile aux plaignants sous prétexte de neutralité. C'est encore plus fâcheux quand l'historien adopte au contraire une neutralité plutôt bienveillante à l'égard des bourreaux, volontaires ou résignés. Car en admettant même, ce que mon livre s'attache à démentir, que c'est le pistolet sur la tempe que les hauts dirigeants de la SNCF ont accepté de faire transporter les Juifs dans des conditions inhumaines et souvent mortelles, même en zone sud, ils se trouvaient alors dans la situation des kommandos lituaniens ou ukrainiens contraints de participer à la Shoah par balle. On peut donc s'étonner que G. Ribeill, dans son dossier, ne consacre pas un mot à ces hommes, si ce n'est pour leur trouver des circonstances atténuantes. En fait ces "criminels de bureaux" avaient le choix de démissionner, et un certain nombre l'ont fait. Ceux qui sont restés, et ont assumé leur part du plus grand crime contre l'humanité de l'histoire, ont fait ce choix pour des raisons diverses (dont évidemment le souci de leur carrière), mais la plupart de ces dirigeants partageaient l'idéologie de la Révolution nationale de Pétain. Et qui s'en étonnerait, puisque c'est lui qui les nommait ?

Ainsi, dans sa monumentale étude du Commissariat Général aux Questions Juives, Laurent Joly révèle que Pierre-Eugène Fournier, Président de la SNCF pendant toute l'occupation et jusqu'en 1947, a aussi présidé l'embryon de ce CGQJ : le Service central des administrations provisoires, en charge de l'expropriation des Juifs français. Il aura ainsi présidé à deux des quatre étapes (selon Raoul Hilberg) de la destruction des Juifs de France : la spoliation et la déportation. Son secrétaire général adjoint, Berthelot, un temps ministre de Pétain, était lui-même issu de la "droite révolutionnaire" de l'avant-guerre, comme le chef de cabinet de Laval, Jardin, inspecteur général de la SNCF. Quant à leur grand patron, le ministre Bichelonne, il finira ultra collaborationniste, tué par une bombe près de Siegmaringen.

Ce penchant fasciste des hauts technocrates français est connu de longue date. Ils se retrouvaient avant-guerre dans des groupes comme X-crise ou L'Oeuvre, « hétérodoxes » antilibéraux, ce qui pouvait les conduire aussi bien vers le fascisme que vers la social-démocratie. On appelle « planisme » le tronc commun vers ses deux voies divergentes, qui restent mêlées dans l'école d'Uriage, école de cadres de la Révolution nationale qui a formé tant de résistants et de reconSTRUCTEURS de l'après-guerre. Comme le montre mon livre, ce planisme trouve sa réalisation matérielle dans les Chemins de fer, qui incarne leur rêve de faire « fonctionner la société comme une vaste machine ».

Et c'est justement cette mystique "instrumentale" du travail bien fait, bien organisé, qui explique la cécité de ces cadres supérieurs quant au contenu même de ce qu'ils faisaient avec si grand soin (« *faire rouler des trains* », comme le justifiera Paul Magasson, secrétaire général de la SNCF au moment du procès de G. Lipietz) et justifie le qualificatif de « criminel de bureau » forgé par Hannah Arendt à propos du procès Eichmann. Ce même Eichmann qui, tout au long de son procès à Jérusalem, répétait qu'il n'avait fait qu'organiser les transports.

A l'échelon subalterne, on a également remarqué que les petits cadres de la SNCF ont été le principal vivier de la Milice et notamment de son chefaillon le plus célèbre, Paul Touvier. Évidemment : la SNCF était la plus grande entreprise de la zone libre ! Toutefois, comme Georges Ribeill l'a montré ailleurs, il existait une certaine correspondance entre la culture d'entreprise de la SNCF de l'époque, et l'idéologie de la Révolution Nationale : esprit de corps, culte de la discipline, rationalisme technocratique...

L'hostilité, même pas sourde, de G. Ribeill contre les "plaideurs" éclate parfois en condamnation de leur activité d'historiens amateurs. G. Ribeill se compare pourtant lui-même, dans ce dossier, à un « détective réunissant des pièces éparses »... ce qui le place dans la situation des « plaideurs » et de leurs avocats. Pourtant, il s'emporte, p. 84, contre le calcul effectué par Guy, le jeune frère de Georges, qui avait 15 ans à l'époque de son transfert de Toulouse à Drancy. Agacé de ne trouver chez aucun historien une évaluation de la tarification appliquée par la SNCF au transport des Juifs vers Drancy, Guy a tout simplement consulté les tarifs les plus bas que la SNCF d'aujourd'hui et, les déflatant par l'indice des prix, a pu confirmer que la « facture des Milles » tombait bien dans la zone des tarifs troisième classe. Le même exercice fait sur des wagons-marchandises montre que la différence de prix est considérable, et que la SNCF faisait de ce fait une marge de l'ordre de 50 %. C'est l'un des sujets principaux de notre dialogue par correspondance avec G. Ribeill, et j'espère avoir bientôt le plaisir de lire ses conclusions. Je gage qu'elles ne différeront pas des évaluations des « plaideurs ». Pourtant, dans ce dossier de 2008, Georges Ribeill n'hésite pas à critiquer avec véhémence cette méthode : "*Le plaideur s'éloigne alors radicalement de l'historien.*" J'ai au contraire admiré la virtuosité avec laquelle les historiens comme Gorges Duby évaluaient ce qu'ils ne connaissaient pas, par des méthodes approchées bien plus imaginatives...

Ainsi, "la méthode de Guy" aurait permis d'évacuer l'hypothèse que G. Ribeill formule p. 84, où il attribue cette facture impayée Les Milles-Chalon, encore réclamée par la SNCF le 29 mai 1945, à un convoi précis de 1942, alors que manifestement il ne peut s'agir, au moins, que de l'ensemble des trains partis au mois d'août 1942, comme il d'ailleurs écrit dans l'archive qu'il produit. La victime se montre parfois meilleur détective que l'historien...

Plus étonnant encore : son souci de ménager la direction de la SNCF l'amène à dévaluer la pièce la plus intéressante de ces dernières années, la facture Schaechter, portant sur les « internés et expulsés » du 1^{er} trimestre 1944 autour de Toulouse. « Une archiviste de la SNCF rendue sur place à Toulouse » aurait identifié (selon G. Ribeill p.84, qui ne donne pas la référence à cette étude que la SNCF n'a jamais produite lors des procès) les transports auxquels correspondrait cette facture, démontrant qu'aucun ne correspond à un convoi vers l'Allemagne ! Personne n'en a jamais douté : de Toulouse n'est parti aucun train de déportation directe, sinon après une étape à Drancy ou Compiègne. Contrairement aux allégations de G. Ribeill, peu au fait en 2008 du procès G.Lipietz, jamais son avocat n'a confondu « transferts » (internes à la France) et déportation : au contraire le caractère franco-français de ces transferts constituait tout leur intérêt historique et moral ! Mais s'il était vrai qu'une archiviste a pu faire une telle étude, alors cela montrerait que la SNCF dispose de bien plus d'archives qu'elle n'a bien voulu en concéder aux victimes, et la question de la tarification des transferts serait sans doute résolue !

On pourrait multiplier les exemples où le dédain de G. Ribeill envers les « plaideurs » (les rescapés) entrave son travail d'historien. Par exemple, il conteste d'un point d'interrogation (P. 82) le fait que la République ait réglé les fameuses factures réclamées par la SNCF, même en l'absence de pièces justificatives. Or il existe une archive, également due à Kurt Schaechter, montrant que c'était bien le cas : le chef du camp de concentration de Noé ayant été fusillé à la Libération, on n'a pas pu retrouver ces justificatifs, mais la République a quand même payé la SNCF !

Insistons plutôt sur la seule pièce nouvelle, capitale, de ce dossier : la correspondance d'un ingénieur en chef de la SNCF s'inquiétant qu'il n'existe aucune couverture légale pour certaines demandes de la police de Vichy. Le service contentieux lui répond qu'effectivement il serait un peu tiré par les cheveux de se réclamer du décret de réquisition, ouverte par la République en 1939 pour la mobilisation, et jamais refermée par un autre décret de Vichy ! Autrement dit, personne ne songeait à l'époque à se targuer de la convention d'armistice pour justifier ces convois de police administrative, et une convention Etat/SNCF était à ce sujet à l'étude en 1942. J'avais imaginé, dans mon livre (P. 250), une lettre interne de la SNCF exprimant cette insécurité juridique, et voici que G. Ribeill en exhume une réelle !

Car j'ai découvert (cf mon livre page 245), au fin fond du volumineux rapport Bachelier, un témoignage du ministre Bichelonne sur une négociation entre le président de la SNCF et le président Laval (véritable patron à Vichy), au sujet des "transports de prisonniers". Fournier confie à Bichelonne une lettre qu'il adresse à Laval actant les conclusions de cette négociation, et Bachelier s'étonne que le double de cette lettre soit absente dans les archives hebdomadaires du président Fournier... Nous avons donc trois pièces relatives à cette convention qui nous permettent d'en cerner le contenu : en 1942 on

l'envisage, en 1943 Fournier acte un accord (sans doute en forçant la main de Laval) et en 1944 la SNCF s'en réclame... y compris auprès des autorités française de la Libération.

Et félicitons aussi Georges Ribeill pour avoir rendu justice à la belle figure de Léon Bronchart. G. Ribeill cite le passage des mémoires de Bronchart concernant le fameux train qu'il n'a pas voulu conduire. Mais il vaut la peine de lire intégralement les mémoires de ce cheminot à la fois héros, saint et soldat. Les lecteurs d'*Historail* en trouveront sur mon site une recension (<http://lipietz.net/?blog259>). Ils constateront que ce qui fait la grandeur de ce simple cheminot, c'est précisément d'avoir refusé l'idéologie de la rationalité instrumentale. Alors qu'en bon ouvrier, au cœur du camp d'esclavage de Dora, il œuvrait du mieux qu'il pouvait à améliorer l'efficacité du travail de ses compagnons, il s'employa avec la même ingéniosité à le saboter, quand il comprit que ce travail servait à fabriquer des V1 et des V2....