

Nouvelle réponse à G. Ribeill, en particulier sur la « convention des transports de l'espèce ».

Georges Ribeill a souhaité rendre publique dans *Ville, Rail et Transport*, lettre en ligne du groupe La Vie du Rail, sa première réponse à ma réponse (<http://www.ville-rail-transports.com/content/16926-déportation-la-réponse-de-georges-ribeill>). Elle traite en particulier de la « convention des transports de l'espèce » entre l'État et la SNCF, révélée par la facture Schaechter, qui semble avoir régi les transports de Juifs en Zone Sud, dans le cadre de la Shoah.

Voici mon commentaire (en romain), enlacé dans le texte de G. Ribeill (en italique).

***Georges Ribeill.** Un simple rappel sur ma position de principe constante : Il ne faut pas confondre les responsabilités au sens politique (et donc les responsabilités juridiques qui en résultent) des acteurs impliqués dans les transferts entre camps français, avec celles des acteurs concourant aux déportations vers l'Allemagne (transports toujours effectués sous contrôle policier allemand). Êtes-vous d'accord au moins sur ce point de fond avec moi ?*

Alain Lipietz. Il est important en effet de distinguer juridiquement {transferts} (de France à France) et déportations (de la France vers l'Allemagne et l'est européen), et mon livre ne traite explicitement que des premiers... mais dans le cadre de la Déportation. Depuis l'accord de Londres créant le Tribunal de Nuremberg, la déportation est considérée comme un crime contre l'humanité, mais pas les transferts de civils entre camps du même pays.

Par exemple : les transferts de Paris à Pithiviers suite à la "Rafle des billets verts" de 1941 sont en effet strictement franco-français et ne sont pas juridiquement des crimes contre l'humanité. Nous sommes près d'un an avant la conférence de Wansee et la « solution finale », et plus d'un an avant la rafle du Vel d'Hiv. L'État français interne « ses juifs » au nom de ses « lois ». La SNCF peut à cette occasion commettre (ou pas) des « fautes de service », tels que des « traitements inhumains », mais ne peut être accusée de complicité de crime contre l'humanité.

Mais attention, ces deux types de transports sont totalement articulés, lorsque le transfert est une étape de la Déportation ! Les distinguer trop abruptement serait une argutie frisant le négationnisme, comme de dire « Klaus Barbie n'est coupable que de coups et blessures contre Jean Moulin, puisqu'il n'est pas mort de ses tortures entre ses mains, et n'est coupable que de « transfert » des enfants d'Izieu à Drancy et non de leur déportation. » !

Les discussions Dannecker (SS) – Couty (Police de Vichy) - Schutz (SNCF) préparatoires à la rafle du Vel d'hiv, après Wansee, commencent en ne faisant pas la distinction. Comme le montre le rapport Bachelier, c'est en cours de ces discussions et après les problèmes du convoi n°1 (3e classe, juifs et « politiques » mélangés, de Compiègne vers l'Allemagne), que Dannecker impose de séparer les deux filières (raciaux-politiques), avec des wagons couverts. Ensuite, c'est après l'échec du convoi de Bordeaux qui devait rallier directement l'Allemagne (échec qui entraîne la disgrâce de Dannecker) qu'il est décidé d'imposer un regroupement préalable près de Paris, sur les plaques tournantes de Drancy pour les Juifs et de Compiègne-Royaulieu pour les résistants et autres otages « Nuits et brouillard ». À partir de ce moment la distinction est faite entre : 1- les transferts, 2 - la déportation. Mais pas avant. Donc il y a un héritage de routines logistiques communes.

Je n'ai pas étudié l'étape 2. Paris-Auschwitz, seulement l'étape 1. Province -Paris, mais je suis convaincu que l'une a à nous apprendre sur l'autre, à cause de leur origine commune et de leur séparation tardive (postérieure à l'échec de Bordeaux et à la rafle du Vel d'hiv). En tout état de cause, la SNCF sait que l'étape 1 est une étape de 2 (en organisant 1, elle se fait au moins complice de 2, et même assassin direct des Juifs morts de soif en route par sa faute, avant même le passage de la ligne de démarcation). Elle garde certaines responsabilités dans 2, mais je n'ai pas étudié lesquelles.

Je reprends vos divers points de vue :

- « *Mon dossier s'efforce de faire des mises au point que j'espère définitives* » : OK, c'est très présomptueux de ma part !

Peut être pas seulement. J'ai un peu l'impression qu'il y a aussi un problème de « chasse gardée » de la part de l'historien contre l'économiste ! Rassurez vous, j'attends toujours de vous "le grand livre sur le sujet" (cf mon livre p.30) !

- *Je ne vous ai jamais critiqué pour « ne pas citer vos sources » (entendu « en général »).* Je relis mon papier : je vous interpelle une seule fois à ce sujet : « *Il y eut des dirigeants de la SNCF qui donnèrent l'ordre... (quelle source ?)* ». Je ne me rappelle pas avoir lu ce fait énoncé quelque part, ce qui m'aurait frappé ! mais peut-être n'ai-je pas tout lu et comme vous dites, « *ce détail a pu m'échapper* ». Je suis donc **très intéressé par la référence de votre source (Bachelier ?)**.

- *De même, je suis preneur de vos sources concernant « les lettres des cadres protestant contre les organisations caritatives ».*

Je le dis explicitement en plein milieu de la page 235 de mon livre, quand j'en traite pour la première fois : Bachelier 4-3-7.

De manière générale vous multipliez les accusations de multiplier les « allusions non documentées » ou de « confusions », mais quand vous précisez lesquelles, elles le sont à chaque fois (documentées), essentiellement dans l'énorme rapport Bachelier (y compris la direction technique des chefs de gare).

Les pièces actuelles du dossier

- *Je connais fort bien les photocopies Schaechter : les « transports de l'espèce » sont des convois au départ de camps français, vers d'autres, et relève d'une **convention commerciale SNCF / Intérieur que nous recherchons tous** !*

Pourtant vous semblez ne reconnaître qu'une seule « vraie facture » des transports de Juifs par la Sncf dans le cadre de la Shoah, celle que vous citez dans *La Vie du Rail* en 2006 et dans *Historail* en 2010, et que je commente dans mon livre : entre Les Mille et Chalon, en Aout 1942. Or malheureusement, cette (ou ces ?) facture, vous ne l'avez pas, vous n'avez qu'une lettre qui l'accompagne. Vous semblez oublier alors la facture Schaechter avec sa lettre d'accompagnement (mon livre page 170), couvrant l'ensemble des transferts (raciaux et politiques) à partir de Toulouse pour le premier trimestre 1944. Déjà, vous sembliez ignorer, dans votre article de *Historail* de 2010, une autre pièce du fond Schaechter, de fin novembre 1944, où le responsable du camp de Noé, interrogé par le préfet de la France libérée qui doit régler ces factures SNCF, avoue ignorer où son chef de l'époque, malencontreusement fusillé à la libération de Toulouse, avait rangé les pièces justificatives :

et le préfet signe pourtant l'ordre de paiement (cf mon livre p.173) !

Plus ennuyeux : vous confondez deux pièces (2e colonne de votre recension de mon livre dans *La vie du Rail*) : « Si un courrier échangé entre Laval et le président de la SNCF évoque une facturation en raison de « *la convention des transports de l'espèce* »...) dites-vous, alors que rien n'indique qu'il existe déjà une telle convention au moment où Fournier écrit à Laval, et dans mon livre j'avance la conjecture que Fournier force alors la main de Laval, pour se « couvrir » dans l'attente de cette convention. Oui, c'est une conjecture, mais mon livre mène une discussion serrée et documentée par le peu de pièces dont nous disposons.

C'est vite fait. 20 ans après la facture Schaecher, nous n'avons encore sous la main qu'une poignée de pièces sur la « convention » qu'elle invoque, le plus souvent arrachées aux archives de l'Etat.

Pièce 1 : la facture Schaechter, avec une lettre de la SNCF l'accompagnant, lettre que vous connaissez, elle, et discutez. La lettre parle d'UNE « convention des transports de l'espèce », « l'espèce » visant l'intitulé de la facture, ce que vous oubliez. Je cite cet intitulé : "Camps d'internement, Internés, Expulsés, etc.". *Expulsés*, c'est *déportés*, par définition. Les deux volets de cette pièce sont reproduites dans mon livre p. 170 et 171.

Or nous savons par ailleurs qu'il n'y a pas eu de déportation directe depuis Toulouse, donc il ne s'agit ici, dans la facture Schaechter, que de transferts entre différents camps en France, on le sait depuis sa découverte en 1991. La soi-disant enquête de la Sncf, que vous citez dans votre recension et dans votre dossier de *Historail*, enquête déniait que cette facture ait couverte des transports vers l'Allemagne, ne fait qu'enfoncer une porte ouverte et enfumer le public (elle insinue en outre que transférer, c'est pas si grave, alors que l'on pouvait crever en route, de soif ou de folie).

Jamais personne, ni Kurt Schaechter, ni les consorts Lipietz, n'a dit qu'il s'agissait de transports vers l'Allemagne ! En revanche, il est regrettable que vous ne donniez pas de références sur cette contre-enquête de la SNCF, que vous semblez accréditer. Car si, comme vous le dites, elle a recensé *tous* les transports auxquels correspond cette facture portant sur un trimestre, alors nous avons là une facturation détaillée, qui permet de vérifier le tarif auquel la SNCF a facturé à la France le transport des transférés, et en particulier des Juifs, dans le cadre de la Shoah. Et il est incroyable que de telles archives ne soient pas rendues publiques.

Car la facture, et donc la convention, incluent aussi évidemment des Juifs : par exemple entre Rivesaltes et Noé, entre Noé et Drancy, entre Noé et les chantiers d'esclavage de Todt, etc, etc... Votre point d'exclamation ("*signifiant évidemment "des Juifs" !*") est donc parfaitement incongru. Ou alors vous pensez qu'il y a une convention pour les "politiques", une pour les "Juifs", une pour les "Roms" ? Vous dites le contraire plus loin dans ce texte. Alors quoi ? Une vérité pour un site internet assez confidentiel, une autre pour « se payer » les Lipietz dans *La Vie du Rail* ?

Pièce 2 : une mention par Bichelonne de la lettre de Fournier à Laval (mon livre, p. 245). J'ai découvert, au fin fond du rapport Bachelier, cette mention en 1943, par le ministre Bichelonne, d'une lettre de Fournier, président de la Sncf, à Laval, président du conseil de Pétain (et pas l'inverse !!) qui acte un « accord sur le transports des prisonniers », et d'une série d'instructions envoyées par Fournier à ses cadres régionaux en application de cette lettre.

Cette mention, Bachelier l'a découverte aux Archives Nationales, alors que la lettre elle-même, remarque-t-il, a disparu des archives SNCF, à l'endroit où elle était censée se trouver.

Pièce 3. C'est une pièce du fond Schaechter, suite de la pièce 1: la **correspondance entre le gestionnaire de Noé et le préfet de la France libérée**, sur le comptage des wagons à payer, qui montre que la République paie, fin 44, des transferts dont n'existent pas les pièces, alors que vous ironisez, dans *Historail*, sur Me Rouquette, avocat de G. Lipietz et Guy, qui ne fait que rappeler ce fait (cf ma p. 173).

Pièce 4. En cette même page 173, je salue en note votre découverte de la **lettre polémique entre les ministères français de l'intérieur et des finances, en mai 1945**, sur qui doit payer les transports d'Aout 1942 des Mille à Chalon. Il est clair aujourd'hui que c'est le ministère de l'intérieur, c'est ce que fait remarquer ironiquement l'annotation au crayon du ministère des finances. En effet, c'est un transfert entre Aix et Chalon, donc : ministère de l'intérieur, mais si c'était une déportation (Drancy- Auschwitz), ce serait aux Allemands de payer, et s'il ne l'ont pas fait, alors au ministère des finances comme substitut, sur les comptes spéciaux de trésorerie. Malheureusement, vous ne possédez pas la facture correspondante. Vous affirmez dans *Historail* qu'il s'agit d'un convoi particulier, ce qui n'est pas dit dans la lettre : elle semble viser une facture mensuelle).

Dans ma réponse à votre critique de mon livre à *La Vie du Rail*, je salue enfin votre découverte d'une :

Pièce 5 : la lettre interne d'un dirigeant du service Mouvements de la SNCF qui s'inquiète en 1942 que tout ça n'est pas très légal (il ne vise que la priorité aux trains de prisonniers, sans précision), que ça ne correspond pas à une réquisition, et la réponse qui lui est faite : "oui, oui, d'ailleurs on envisage une convention avec l'Etat."

Bref, nous avons maintenant 3 pièces concernant la convention : votre pièce 4 de 1942 qui dit qu'on l'envisage, la pièce 1 de 1944 (Schaechter) qui dit qu'elle existe, et entre les deux, la pièce 2 de 1943 (Bachelier) qui dit que la négociation est actée, mais la convention n'est visiblement pas encore ratifiée, sinon Fournier (telle ma conjecture) ne serait pas pressé d'acter de force un accord verbal par une lettre à Laval.

Le contenu de la convention

Négociée entre Laval et Fournier, cette convention à l'évidence, devait traiter de tous les « transférés » possibles (droit commun et autres multiples catégories d'internés, dont les « IAPT », etc.) et non pas « des déportés ».

À la bonne heure ! Je vois que vous ne contestez plus que la convention (mal)-traitait de tous les transfèrements, dont les Juifs (les « IAPT », euphémisme inventé par la SNCF, selon Bachelier), mais je doute qu'elle ait eu à traiter des droits communs : pour quoi faire ? Leur cas est déjà réglé depuis le cahier de charge de la SNCF de 1937. Au contraire, la convention offre une couverture juridique à la SNCF, qui enferme et maltraite des prisonniers qui ne sont ni des prévenus, ni condamnés par la justice.

Plus intéressante est votre suggestion que « la convention des transports de l'espèce », que rappelons-le personne n'a vue, ne concerne pas le tronçon « déportation » (Paris-Nouvéant, puis l'Europe de l'Est)

Qu'est ce qui vous le fait croire ? Il est possible qu'il y ait eu deux conventions Etat-SNCF, ou dix : nous ne connaissons celle-ci que par l'audace de Kurt Schaechter, depuis 1992. Mais le texte de la lettre d'accompagnement de la facture Schaechter dit : « LA convention de l'espèce », et l'espèce, c'est (selon la facture) les "internés, expulsés", comme si elle traitait tout les cas en même temps.

Je m'en tiens pour le moment au principe de parcimonie : il n'y en a qu'une, visant à autoriser la SNCF à transporter des prisonniers qui ne sont ni des droits communs, ni des prisonniers de guerre, mais des transférés et déportés, et fixant les conditions de paiement et le partage des responsabilités organisationnelles, dont personne ne doute, en la négociant, qu'elles seraient considérées, dans un monde normal, comme criminelles. En effet, et c'est le fond du problème, les cadres SNCF savent qu'ils ne sont couverts par aucun texte (votre pièce 5 : on invoque à l'extrême rigueur la réquisition générale proclamée en 1939 par la République lors de la mobilisation, dont on a oublié de proclamer la levée). Or la guerre finira un jour, et même si c'est l'Allemagne qui gagne, reviendra un jour le temps de la justice et du contentieux, et alors il faudra rendre compte de la façon dont la SNCF a traité tous les prisonniers, expulsés et transférés, même entre Drancy et l'Allemagne, alors qu'aucun texte allemand ne leur interdisait par exemple de prévoir de l'eau entre Bobigny et Novéant. Et en tout cas il fallait prévoir qui payait, notamment le transport des gendarmes français accompagnant les convois de déportés jusqu'à Novéant.

Autrement dit, la SNCF a bien facturé (à juste droit) tous ces trains franco-français. Telle la facture réclamée en 1945 pour un convoi impayé de Juifs des Milles sur Drancy l'été 1942. Quant à cette réclamation fort tardive de la part de la SNCF, elle m'interpelle évidemment : venant d'un petit employé de bureau zélé et inconscient (probable) ? ou d'instructions venues de plus haut, « tout est bon à prendre en impayés, y compris le règlement de ces tragiques convois accomplis durant l'occupation pour le Ministère de l'Intérieur » (douteux) ?

Vos appréciations qualitatives selon laquelle un excès de zèle subalterne est plus « probable » que l'initiative d'un dirigeant repose sans doute sur le préjugé qu'un cadre SNCF saura mieux mesurer la faute commise à l'occasion des faits facturés, et le caractère scandaleusement inopportun qu'il y a à les réclamer de la France libérée, bien que ce soit « à juste droit ». Je vous en laisse la responsabilité...

Selon Mme Janin, la SNCF se garde même sans doute encore, en contentieux, des factures à la Reichbahn pour les transports de STO !

*- D'où l'intérêt que j'ai porté à cette pièce d'archive de la SNCF (Historail, p. 86), consultation de la Direction juridique l'été 42 par les Services du Mouvement sur le droit de bousculer par le ministère de l'Intérieur, le régime des priorités des trains commerciaux : nous sommes alors en zone libre, mais il s'agit bien, il me semble, d'assurer la priorité absolue pour disposer de ces trains de transfèrement dirigés sur Drancy : là-dessus, j'écris clairement que c'est en l'état une hypothèse. Inversement à **vo**tre rebond qui en fait **instantanément une pièce d'accusation de plus**, cette convention devant régir selon vous les trains de déportés...*

J'écris seulement, dans mon « rebond » : "J'en déduis qu'ont dû exister des lettres, internes à la SNCF, appelant à une couverture légale, et j'imagine dans mon livre leur contenu... Et

voici que je découvre, dans le dossier *Historail*, une de ces lettres, suivie de l'annonce qu'une convention SNCF – État à ce sujet est bien envisagée dès 1942 !"

Je parle évidemment de l'État français (et non allemand), donc des transferts et non des déportations. Comme dirait Talleyrand, ces transferts sont non seulement criminels, mais une faute de service, dans leur leur mise en œuvre. Les cadres supérieurs SNCF le savent et appellent la direction à les couvrir, c'est classique. Nous avons ici la preuve que la convention était bien envisagée, pour des raisons de couverture légalistes, dès 1942, conformément à ce que j'imagine dès mon livre, sans connaître votre pièce, comme « Le Verrier découvrant Neptune au bout de sa plume », par le raisonnement. Avouez que c'est satisfaisant pour un chercheur !

Bon, qu'y avait-il concernant la déportation proprement dite (vers l'extérieur du territoire) dans LA convention, ou dans une autre, peu importe ? Au moins les articles suivants, je présume :

Article X. Les conditions des transports de déportés vers l'Allemagne sont fixées par les autorités allemandes quand ces transports sont décidés par elles.

Article Y. Les transports de déportation sont à la charge des autorités allemandes qui les décident, conformément aux conventions existantes ou à établir entre les gouvernements concernés, notamment la Convention de Bamberg, et les compagnies de chemin de fer concernées. Dans l'attente de leur paiement, les frais seront couverts par une avance du compte spécial du trésor public habituel.

Article Z. Le transport des effectifs français d'accompagnement jusqu'à la frontière allemande seront facturées au ministère de l'intérieur dans les mêmes conditions que pour les transfèrements, notamment en ce qui concerne l'article sur les délais de paiements et les intérêts moratoires.

Je pense inévitable (et de simple bon sens) que ces 3 articles soient écrits quelque part. Est-ce dans la convention dont parle la lettre accompagnant la facture Schaechter ? Nous n'avons qu'un indice : le mot "expulsés, etc." sur la facture Schaechter. Or nous savons qu'il n'y a pas eu de convoi de déportation depuis Toulouse. Deux interprétations possibles :

a - Il y a eu peut-être de « petites » déportations directes depuis Toulouse (par exemple des résistants importants, en fourgon cellulaire), ET (seconde supposition) le paiement par la préfecture de Toulouse de ces déportations mobiliserait la seconde convention dont vous imaginez l'existence quand il s'agit de me dénigrer. Mais pourquoi alors le singulier "conformément à LA convention" ? Et comment imaginer que cette convention transfrontière mette ces déportations à la charge de la préfecture de Toulouse ?

b - La phrase sur la facture Schaechter serait un syntagme passe-partout, un article d'une nomenclature, peut être même le titre de la "convention des transports de l'espèce" qui contiendrait alors les articles X, Y, Z concernant les expulsés.

Dans cette interprétation b, qui a ma faveur, cette phrase se retrouverait partout, pour facturer les Juifs de Toulouse à Drancy, comme les gendarmes les accompagnant de Drancy à Novéant, comme des "petites déportations " éventuelles à partir de Toulouse.

Mai j'avoue que ce Cluedo pour archivistes m'indiffère. Qu'il y ait eu 1 ou 36 conventions, ou même pas du tout, ne change rien à la culpabilité de la SNCF, pour les motifs de sa condamnation par le tribunal administratif de Toulouse, jugement sur le fond qui n'a pas été contesté en appel ni en cassation.

Questions de droits-de-l'Homme

- Je ne sais pas si j'ai « semblé récuser » la jurisprudence internationale pour ses réparations « individuelles » : tel n'est pas mon propos !

Vous semblez même récuser surtout la réparation individuelle *et matérielle* ! Je vous cite (dernière colonne de votre recension de mon livre) : *"Kurt Schaechter... pour obtenir de la SNCF quelques excuses et un euro symbolique. Un enjeu moral et éthique à mille lieux des réparations pécuniaires escomptées par tous les autres plaignants"* (c'est à dire Guy S et Georges L).

Nous avons reçu des dizaines de lettres du même genre, "vous les juifs toujours prêts à extorquer de l'argent... vous n'aviez qu'à demander un euro symbolique". En Colombie le discours du président Uribe était au départ le même, aux paysans expropriés ou massacrés par ses paramilitaires : "Les excuses : oui, les discours de regrets, oui, la réparation individuelle et matérielle : non". Il a fallu lui rappeler la jurisprudence internationale.

Mon père n'avait nullement besoin de cette réparation, mais il ne voulait pas laisser dire que sa blessure n'était que symbolique, et que la SNCF s'en tire par de simples excuses alors que, quoique vous en disiez, elle a réalisé des marges considérables en vendant tarif passagers (3^e classe et / ou tarif groupés et congés payés) des transports en wagons de marchandise. Point que vous contestez assez brutalement dans votre article de *Historail*, et sur lequel je reste heureux de pouvoir débattre ailleurs et tranquillement avec vous.

Je n'ai rien à dire au plan judiciaire et jurisprudentiel, étant incompétent ! La seule chose qui m'intéresse, c'est d'apprécier en effet comment la SNCF (dans ses divers étages hiérarchiques) a concouru matériellement et moralement à la chaîne logistique achevée dans les camps outre-Rhin.

Je précise moi-même, en conclusion de mon livre, que les notions de justice, d'impunité et de réparation constituent un autre débat en soi (et à mes yeux le plus important, en tant que militant des droits humains), mais dans vos articles vous tenez à traiter d'immoraux ceux qui, comme les frères Lipietz, ont demandé, conformément à la jurisprudence internationale, réparation matérielle des torts qu'ils avaient subis. C'est une chose "qui vous intéresse" un peu, ou pas du tout ?

Son point vulnérable à mes yeux, ce sont bien « les fautes de service » (expression que je reprends volontiers à mon compte) qu'elle a acceptées de commettre l'été 42 dans ses convois en zone libre, au lieu de freiner, résister, en brandissant quelques règlements opportuns s'opposant ou améliorant le transport de ces juifs dans des conditions inhumaines (quoiqu'encore bien douces par rapport à ce qui s'ensuivra)

J'aime cette image du « résistant de papier » (comme il y a des criminels de papier) brandissant son règlement ! J'en ai d'ailleurs développé une variante p. 239. Je tique cependant sur cette expression « Bien douce », même si tous les convois franco-français ne

valaient pas en horreur le « convoi de la mort » (parti de Royaulieu, donc convoi de résistants). On mourrait aussi de soif, de folie, de chaleur, dans les trajets Province-Drancy.

Voici cher collègue où en sont mes réflexions sur la partie de notre dialogue que vous souhaitez rendre public.

Alain Lipietz