

<http://lipietz.net/La-collaboration-a-la-SNCF>

Le Figaro

La collaboration à la SNCF

- Vie publique - Articles et débats -



Publication date: jeudi 29 juin 2006

Copyright © Alain Lipietz - Tous droits réservés

Dans sa « [tribune](#) » du Figaro du 12 juin, Monsieur Gallois nous a déçus. De ses origines politiques, de sa haute conception du service public, nous attendions une attitude digne, dans le procès qu'avaient intenté notre oncle et notre père en 2001, contre l'Etat et la Sncf, pour traitement inhumain lors de leur transfert à Drancy : qu'il appuie tout simplement leur plainte. Le PDG de la SNCF d'aujourd'hui aurait ainsi condamné les responsables d'alors.

Or, M.Gallois développe une argumentation contradictoire. Selon lui, la SNCF, réquisitionnée, ne pouvait qu'obéir aux ordres des nazis répercutés par Vichy. Puis, il signale en trois lignes l'existence de collaborateurs « comme partout », « justement condamnés », et enfin exalte l'héroïque résistance des cheminots. Mais, si la SNCF n'a fait qu'obéir, pourquoi parler de « collaboration » ? Il existait une marge de manœuvre, si la SNCF s'était appuyée sur la vaillance de ses cheminots prêts à résister. Des cheminots furent décorés à la Libération ; les dirigeants de la SNCF, eux, furent épurés et condamnés pour collaboration. Ce sont leurs fautes que la justice administrative vient enfin indemniser, condamnant conjointement l'Etat et la SNCF, après la longue nuit juridique dénoncée par le tribunal de Toulouse (la justice administrative refusait, de 1946 à 2001, d'accorder réparation pour les fautes de l'Etat vichyste !).

Passons sur la rhétorique à usage interne visant à identifier la SNCF à sa base résistante. Quand les tribunaux condamnent « la SNCF », aux côtés de l'Etat, ils ne condamnent évidemment pas les cheminots de base qui résistaient malgré les ordres de leurs chefs. Ils condamnent ces chefs ! Lorsque M. Gallois déclare devant les Conseillers régionaux de toute la France que « la SNCF saura convaincre les cheminots » (des bienfaits de la décentralisation), il reconnaît que « la SNCF », en tant que personne morale, c'est sa direction, qui insuffle l'esprit du temps à toutes ses composantes, comme en 1940-1944 elle aurait pu le faire !

En identifiant toute la SNCF à l'héroïque résistance cheminote, son président plaide de fait pour la réhabilitation des 490 dirigeants de la SNCF épurés et condamnés à la Libération, dont bien évidemment tous ceux qui en avaient la responsabilité première, soit au sein de son Conseil d'administration, soit au Ministère : les Bichelonne, Gibrat, Berthelot, Fournier, Le Besnerais, etc.

Récusant implicitement les verdicts de la Libération, M. Gallois en appelle alors aux lumières des historiens. Mais, là encore, son attitude est contradictoire. Car quand les historiens examinent, à la demande de la SNCF, ses archives ouvertes en 1992, ils arrivent justement à des conclusions opposées à la sienne. C'est le rapport de synthèse de ces archives, réalisé par Christian Bachelier, qui conduit le Commissaire du Gouvernement à admettre la responsabilité de la SNCF, en le citant abondamment, et il est suivi par le Tribunal administratif de Toulouse !

La direction de la SNCF n'en est d'ailleurs plus à une contradiction près. Au procès de Toulouse, elle plaide qu'elle n'est pas un service public relevant du droit administratif. Mais à New York, elle se présente comme un rouage de l'appareil d'Etat français, bénéficiant aux Etats-Unis de l'immunité "souveraine" des puissances étrangères !

Allons à l'essentiel. Il faut le lire, ce rapport Bachelier, sur le site de l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France. Il éclaire remarquablement l'imbrication, à la SNCF, entre collaboration et résistance, autonomie relative et culpabilité propre.

Christian Bachelier montre comment, à la Libération, à la fois dans les procès (perdus !) en indemnisation, puis dans le livre de Paul Durand, 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 », ce statut imaginaire « 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. » Alors qu'en réalité, 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) ».

Et il montre que si la SNCF, en 1942, fut mal payée par les Allemands pour ce « contrat », elle sera relativement satisfaite des revenus de 1943. En outre, rappelons que nos parents ne furent pas déportés mais simplement transférés, à la demande du Préfet de Toulouse, entre Pau et Drancy. Or pour ces transferts intérieurs, ce sont bien des factures qui ont été présentées, jusqu'en 1944, à la France libérée, et pour lesquelles le contrôleur financier issu des rangs de la Résistance a donné son accord !

La direction de la SNCF, réquisitionnée et le pistolet sur la tempe ?

Tel n'était pas, sous l'Occupation, l'avis de la résistance cheminote. À la Libération, le Parti communiste, qui appelait à une profonde épuration, abandonnera cette revendication et ne témoignera pas aux procès ni aux comités d'épuration. La Bataille du Rail, de René Clément, illustre cet unanimisme magnifique qu'il partageait alors avec les gaullistes et les nouveaux dirigeants de la SNCF. Ce n'est qu'en 1947, avec l'ouverture de la Guerre froide, que les historiens communistes basculèrent à l'autre extrême, présentant l'affrontement entre collabos et résistants au sein de la SNCF comme une forme de la lutte des classes.

Le rapport Bachelier montre qu'à la SNCF, comme à Vichy, les choses furent infiniment plus nuancées. À la direction, on trouvait tout l'éventail, de l'ultra-collaborationisme au « maréchalisme » et à la résistance de la dernière heure. Seule singularité : le double corporatisme de cheminots et de polytechniciens. Le « prince noir » de la collaboration à outrance, le ministre Jean Bichelonne, ou le président Pierre Fournier, protégeaient leurs vassaux soupçonnés de gaullisme et les tiraient des griffes de la Gestapo... mais toujours dans un seul but : les faire collaborer à la construction de l'Ordre nouveau européen.

Par contre, les cadres de la Sncf n'hésitaient pas à dénoncer les cheminots résistants à la Gestapo, d'où le diagnostic de l'historien Christian Chevandier : "Le jugement sévère émis par la section des ateliers d'Oullins de l'Union des cadres industriels de la France combattante estimant que, "du fait de leur trop grande abstention de la Résistance, les cadres ont perdu une bonne partie de leur autorité"

(rapport du 16 novembre 1944, dossier commission d'épuration), semble largement justifié." (Les ouvriers en France pendant la seconde guerre mondiale, IHTP, 1992)

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."

Cette autonomie dans l'exécution, concédée par le Reich à Vichy et par Vichy à la SNCF, convenait tout à fait à leur tuteur allemand, Münzer, qui admonestait paternellement les dirigeants collaborationnistes de plus en plus débordés par la résistance cheminote : il « croit à une crise de commandement parmi les dirigeants SNCF et demande formellement d'imposer sa volonté à tout le personnel placé sous [leurs] ordres. Il suffit de commander pour être écouté, mais il faut vouloir commander. » L'avocat de la SNCF n'a jamais pu produire un ordre de Vichy prescrivant les conditions inhumaines des transferts vers Drancy. Par contre, il existe des traces écrites de critiques de Vichy pour cette inhumanité.

Ainsi, le Calendrier de la persécution de Serge Klarsfeld cite un rapport du capitaine de gendarmerie de Cahors (republié dans La Vie du Rail du 21 juin 1942) qui s'indigne de la façon dont la Sncf traita le convois qu'il escortait. Il répartit ses hommes dans les wagons pour secourir les malheureux. Un rapport du Commissaire des Renseignements Généraux au préfet du Tarn et Garonne (aout 42) s'étonne que pour transporter 83 juifs et leur bagages dans 3 wagons au départ de Sept-Fonds, la Sncf ait enfermé les personnes dans un seul wagon et mis les bagages dans les 2 autres ! Au lieu de mettre "21 personnes par wagon" (sic) avec leurs propres bagages, ce qui leur aurait permis de s'asseoir et de respirer..

La négation par M. Gallois des responsabilités propres de la direction SNCF le conduit (un comble !) à minorer la capacité d'action de la résistance cheminote vis-à-vis des convois de transférés et déportés. Le rapport Bachelier en fournit pourtant des exemples. Une manifestation de cheminots à Montluçon (relatée par Charles Tillon) a permis de paralyser puis de libérer un train entier de « requis » du STO. La locomotive, dix fois bloquée, ne put s'ébranler que pour aller redéposer devant chez eux quelques déportés restants ! L'historien communiste Maurice Choury (Les cheminots dans la bataille du rail, 1970) simplifie peut-être quand il parle de "lutte des classes" pour expliquer l'affrontement entre collaboration et résistance à la Sncf, mais il y a sans doute un peu de ça aussi, tempéré par les solidarités corporatistes.

Et les convois de déportés raciaux ? Hélas, Christian Bachelier doit conclure sobrement sur ce point : « 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. »

Les travaux du colloque d'historiens ouvert en 2000 par M. Gallois, qui s'inscrivait alors « résolument dans la ligne définie par le Président de la République en juillet 1995 » (celle de la « dette imprescriptible » contractée à l'égard des déportés..) n'apporte pas de démenti. Citons Serge Klarsfeld : « 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. 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 commis. »

Quand les derniers internés de Drancy gagnèrent la gare pour le dernier convoi, ils durent le faire à pied : on ne trouva personne pour conduire les autobus, mais ce convoi fut conduit jusqu'Auschwitz... C'est pourquoi, notre père et notre oncle n'ont pas recherché la responsabilité de l'ancêtre de la RATP : ils estiment avoir été traités correctement par celle-ci, et non comme des bestiaux.

Nous regrettons, M. Gallois, que vous entériniez des fictions, peut-être nécessaires à la Reconstruction en 1944-1947, au lieu de réexaminer l'histoire de votre entreprise à la lumière de ses archives. Surtout, vous en oubliez de rendre hommage au cheminot qui a refusé de conduire un train de déportés : [Léon Bronchart](#). Privé alors de ses primes par la SNCF, arrêté quelques mois plus tard pour d'autres faits de résistance, il fut réintégré à la Libération,

médaille de la résistance, commandant de la légion d'Honneur et Juste parmi les Nations.

Mais vous pouvez toujours lire le [rapport Bachelier](#). Car, comme vous le disiez encore en 2000, « La connaissance n'apaisera jamais la souffrance, mais elle peut contribuer à éviter le retour de l'irréparable ».

Tel fut le souhait de notre père et de notre oncle. Puisse-t-il être exaucé.