

Résumé

“ *"Primum vivere" fu l'imperativo interiore della gente* (1) ”, constatait l'historien Renzo De Felice, à propos de l'Italie sous occupation allemande au lendemain du 8 septembre 1943. Ce constat peut être aussi fait pour l'occupation de la France de juin 1940 jusqu'en août 1944, et le chemin de fer - que ce soit l'entreprise SNCF en tant que telle ou son personnel, du cheminot de base aux dirigeants - n'y a pas échappé.

I - Premiers contacts avec l'occupant, juin-septembre 1940

Dès les premiers contacts avec l'occupant, apparaît une convergence d'intérêts français et allemands dans le domaine ferroviaire : "Le désir du gouvernement français et celui des autorités allemandes d'occupation paraissent être d'accélérer, par tous les moyens, la remise en marche de l'économie française dans toute la zone occupée", note le directeur général de la SNCF, le 2 juillet 1940. Il s'agit là d'un intérêt de nature objective : le rétablissement de l'économie française implique par définition celui de ses transports ; quant au Reich, il a besoin des chemins de fer français pour continuer ses opérations, à travers l'Espagne vers l'Afrique du Nord, et pour la préparation de l'invasion de l'Angleterre, deux objectifs qui seront abandonnés. Par ailleurs et c'est là l'importance essentielle des transports ferroviaires français, il en attend le transport des marchandises utiles à l'économie allemande, ainsi que le transit avec l'allié italien. Le réseau français permettra ainsi le drainage de la production française et le transit avec la péninsule ibérique et l'Afrique du Nord, *via* les ports de la zone libre : de 1940 à 1944, 45 millions de tonnes de minerais et combustibles sont passés par les points-frontière de la Région Est de la SNCF.

Crucial au plan militaire et économique, le rétablissement du trafic ferroviaire est d'abord encouragé par les autorités allemandes : elles acceptent la libération immédiate des prisonniers de guerre français qui sont des cheminots employés en zone occupée ; des mesures favorisant la reprise de l'approvisionnement charbonnier en provenance du Nord-Pas-de-Calais (laissez-passer ; programmes de transports ; wagons-tombereaux). C'est ainsi que le directeur général écrit : "La WVD (2) a le très ferme désir de nous aider à reprendre rapidement nous-mêmes une exploitation normale ; c'est également ma volonté, ce qu'il faut c'est que nous puissions collaborer ensemble loyalement et avec confiance sans intervention extérieure."

Les deux tiers du réseau SNCF se trouvant en zone occupée, il est soumis à l'article 13 de la convention d'armistice : "Le gouvernement français veillera à ce que, sur le territoire occupé, soit disponible le personnel spécialisé nécessaire et la quantité de matériel roulant de chemin de fer correspondant aux conditions normales du temps de paix." Appliqué selon

l'interprétation allemande, ce texte signifie que la SNCF conserve la propriété de son matériel mais que "toutes les organisations françaises des chemins de fer, des routes et voies navigables situées dans le territoire occupé sont à la disposition pleine et entière du chef allemand des Transports".

Dès le premier contact officiel entre la direction générale de la SNCF et la WVD de Paris, il est bien établi que "la SNCF garderait la charge et la responsabilité des transports" et que la WVD "n'entend s'immiscer en rien dans son fonctionnement, afin de ne l'entraver en aucune manière" (29 juin 1940). Le 30 juin 1940 est ainsi approuvé, par la Commission allemande d'armistice à Wiesbaden, le principe de l'exploitation française des chemins de fer sous surveillance allemande. S'établit donc à ce stade une mise en parallèle des administrations française et allemande, l'une exploitant le réseau ferré français comme de coutume et l'autre en surveillant l'exécution. Ce partage des compétences sera le principe de fonctionnement du chemin de fer français durant presque toute l'occupation et sur la majeure partie du réseau.

Les autorités allemandes disposent aussi du pouvoir d'agrément des fonctionnaires français avec lesquels elles sont en relation. À titre d'exemple, le 30 novembre 1940, le général Kohl, chef de la WVD Paris, adresse une injonction écrite au colonel Paquin, chef de la délégation française pour les Communications à Wiesbaden, de faire procéder à la radiation des cadres (*Ablösung*), aussi bien en zone occupée qu'en zone non occupée, de l'ingénieur en chef Toubreau, chef de la division. Marchandises au service central du Mouvement de la SNCF - un poste stratégique -, au motif que celui-ci "n'est pas décidé à collaborer loyalement avec les services allemands et qu'il cherche plutôt à entraver par la résistance passive l'exécution des mesures prescrites par la direction des Transports militaires". Transmise au ministre de tutelle, la demande aboutira à l'éloignement de l'ingénieur.

Découlant directement de ces dispositions qui laissent aux Français, sous contrôle allemand, l'exploitation directe de leur réseau ferroviaire en zone occupée - un système qui découle directement des principes d'exploitation de la France occupée mis au point par le Reich et accepté par Vichy, dans le cadre de sa politique de collaboration d'État -, les priorités définies par les autorités françaises en matière de transports et instaurées dans le cadre d'une économie de pénurie, doivent se conformer de fait aux priorités définies par les autorités allemandes, en tête desquelles figurent bien entendu les transports allemands (3). Et, par définition, une priorité ne peut être exécutée de "manière minimale". Une note de la SNCF sur les priorités relatives données aux transports d'intérêt allemand et d'intérêt français, en date du 23 avril 1942, l'indique sans échappatoire : "Dans une gare donnée, aucun transport classé dans les huit catégories de priorité ne peut être ni accepté ni assuré, tant que tous les transports bénéficiant d'une priorité supérieure n'ont pas été effectués (4)". Si l'on suit les explications données après guerre par un inspecteur de la SNCF sur les moyens mis en œuvre pour tenter de maintenir à un certain niveau le trafic français, notamment le trafic voyageurs, les cheminots français n'eurent pas recours à une exécution "minimale" du trafic allemand - impossible compte tenu à la fois du contrôle allemand et des directives françaises de tutelle - mais tentèrent plutôt d'accroître le trafic français : "Pour faire face dans la mesure du possible au trafic voyageurs, nous avons créé un grand nombre de trains de marchandises-voyageurs, et jusque fin 1942, organisé des trains supplémentaires que nous avons toujours, en général, pu faire échapper au contrôle allemand (5)".

Les besoins de la Reichsbahn en matière ferroviaire sont importants et ne cesseront de croître, d'autant que le parc allemand de matériel est insuffisant : les chemins de fer allemands

ont pâti de la préférence accordée avant guerre à la construction d'autostrades. Le matériel français sera donc l'objet de convoitises. Dans un premier temps, lors de l'avancée des troupes allemandes, le Reich procède à des rafles de matériel qu'il qualifie de "butin de guerre". Mais il s'agit de pièces disparates pas toujours en bon état. Aussi, dès les débuts du mois d'août 1940, les occupants s'orientent-ils vers des méthodes plus rationnelles.

Un premier ordre de livraison de matériel est donné par la WVD Paris à la SNCF, qui porte sur 1 000 locomotives et 35 000 wagons. Face à ces ordres de prélèvement, deux formules juridiques sont possibles : soit transformer le prélèvement en location, de manière à ce que l'entreprise soit rémunérée au meilleur prix pour ses prestations, soit réclamer une indemnité de privation de jouissance, de manière à ce que la transaction ne puisse être apparentée à un commerce avec l'ennemi - la France est toujours juridiquement en état de guerre avec l'Allemagne. Jean Berthelot, alors délégué des Communications auprès de la Commission allemande d'armistice de Wiesbaden, donne, le 7 août 1940, son accord pour que ledit matériel soit loué. Mais le ministère et la SNCF émettent une série de réserves à ce principe de location, entre autres le fait que l'article 13 de la convention d'armistice ne prévoit pas de location de matériel et donc que ce contrat doit être approuvé par le gouvernement français. De son côté, Jean Berthelot avance des arguments financiers : la location impliquant la rémunération de prestations et non pas leur indemnisation, les droits de propriété français sur le matériel seraient ainsi reconnus par l'autorité allemande. En outre, le principe d'une location, qui signifie une négociation plus poussée avec les Allemands, peut servir de levier pour alléger les exigences allemandes et obtenir d'autres compensations" - le maître-mot de la Collaboration d'État : rétablissement du contrôle des échanges de matériel ; rapatriement du matériel français se trouvant encore en Belgique, en Hollande ou même en Allemagne ; amélioration des conditions d'exploitation, etc. Mais les exigences allemandes pressent, et le chef allemand des Transports affirme avoir "la pleine et entière disposition du parc attribué à la zone occupée pour en faire l'usage qu'il lui conviendrait". Il se fonde sur les prescriptions d'application de l'article 13 de la convention d'armistice, lesquelles sont en réalité une extension unilatérale des droits de la puissance occupante, "qui n'a pas reçu l'adhésion française", comme le souligne à plusieurs reprises la délégation française auprès de la Commission allemande d'armistice. Aussi, la SNCF obtempère-t-elle et commence les livraisons sans pour autant que les questions de principe aient été réglées, d'autant que Jean Berthelot passe outre la non-reconnaissance gouvernementale de ces prescriptions et admet de fait leur application.

Bien que certaines demandes allemandes sortent du cadre juridique de la convention d'armistice, Jean Berthelot estime que la question se situe dans le cadre plus général des relations politiques franco-allemandes. L'on parvient ainsi à la position paradoxale qui s'impose entre le président Pierre-Eugène Fournier et Berthelot, qui de directeur général adjoint de la SNCF est devenu son ministre de tutelle, selon laquelle les discussions gouvernementales n'ont pas pour objet le principe mais le volume et l'opportunité des prélèvements. Derrière ce paradoxe, on retrouve le "principe de la souveraineté nationale" défendu par Vichy qui amène, selon Berthelot, à la recherche d'une "solution de fait", d'un *modus vivendi*. Faut-il préciser que cette stratégie a très vite rencontré des limites ? Ainsi, on le sait, Vichy s'est résigné facilement à l'annexion de l'Alsace-Moselle, ce qui s'est traduit au plan ferroviaire par ce constat du directeur général, fait le 18 septembre 1940 : "Sur les lignes des départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle, la SNCF n'a plus aucune action."

1- ["D'abord, vivre" a été l'impératif catégorique de la population"] Renzo De Felice, *Rosso e Nero*, Milano, Baldini & Castoldi, 1995, 2a edizione, p. 56.

2 - WVD [*Wehrmachtverkehrsdirektion, direction des transports de la Wehrmacht*]

3 - Loi du 16 octobre 1940 relative au régime des priorités à établir sur les transports de marchandises, *Journal Officiel*, 27 octobre 1940, et arrêté du 15 novembre 1940 instituant un régime de priorité pour le transport des marchandises par chemin de fer, *Journal officiel*, 30 novembre 1940.

4 - AN, 72 AJ 475, SNCF, note sur les priorités relatives données aux transports d'intérêt allemand et d'intérêt français, 23 avril 1942.

5 - AN, 72 AJ 494, M. Brailly, "Le régime des chemins de fer au regard de l'armée occupante".

©Christian Bachelier / www.ahicf.com

II - Cadre franco-allemand et acteurs

Le fonctionnement des chemins de fer français durant l'occupation allemande met en relation des acteurs de nature différente : Français et Allemands, bien sûr, mais aussi civils et militaires, techniciens et politiques.

L'armistice de 1940 génère des organismes allemands et français, qui constituent l'unique voie légale au plan du droit international entre les deux gouvernements. La Commission allemande d'armistice comprend notamment une délégation pour l'économie, dirigée par le Dr. Hemmen, et une section transports, dirigée par le lieutenant-colonel Theilacker. La partie française est formée par la Délégation française auprès de la Commission allemande d'armistice. Début juillet 1940, sa délégation pour les Communications, dirigée par le colonel Paquin, s'installe à Paris, conformément au raccourcissement des circuits de transmission des ordres - c'est là un phénomène que l'on peut observer pour d'autres instances. La délégation pour les Communications a pour mission d'assurer la présence gouvernementale française et transmet ainsi les ordres allemands, par l'intermédiaire du ministère de tutelle. Mais elle le fait parfois directement à la SNCF en raison de l'urgence et a pour consigne d'en référer au gouvernement pour ce qui dépasse l'exécution pure et simple de la convention d'armistice.

De mai 1941 à novembre 1942, les organismes français issus de l'armistice sont complétés à Paris par la Délégation générale aux Relations économiques franco-allemandes, dirigée par Jacques Barnaud, lequel aura une influence décisive sur la cohérence de la politique de collaboration économique et sur la stratégie des "contreparties".

En outre existe à Paris une Délégation générale du gouvernement français pour les territoires occupés, sorte d'"ambassade de Vichy à Paris", censée n'être qu'un simple échelon administratif du gouvernement français dans la capitale, mais qui jouera un rôle politique autonome du fait de son chef, Fernand de Brinon, un collaborationniste affiché. Son correspondant est le commandement militaire allemand en France, le *Militärbefehlshaber in Frankreich* (MBF), dont la section économique est dirigée par le Dr Michel du 13 juillet 1940 à août 1944. Mais du fait du jeu politique mené par Fernand de Brinon et Pierre Laval, son principal interlocuteur devient très rapidement l'ambassade allemande à Paris, dirigée par Otto Abetz. Les moyens dont disposent les autorités allemandes d'occupation, MBF et Ambassade, les amènent à adopter le principe de "faire faire plutôt que faire", dont on a déjà eu plus haut un aperçu.

À partir de septembre 1940, Jean Berthelot, devenu secrétaire d'État aux Communications, renforce les pouvoirs du ministre de tutelle de la SNCF, au détriment même de nouvelles structures créées par le régime de Vichy, tel que le secrétariat général aux Travaux et Transports. Les pouvoirs de décision sont alors concentrés entre les mains du ministre et de son cabinet, ainsi que du directeur général des Transports, par la réduction du nombre des directions ministérielles.

De même, les structures dirigeantes de la SNCF sont modifiées aux termes de la loi du 10 octobre 1940 : le Conseil d'administration voit le nombre de ses administrateurs passer de 33 à 12 ; le Comité de direction est supprimé ; les délégations de pouvoir du président sont renforcées. Ces modifications, notamment celles concernant le Conseil d'administration, visent à renforcer la tutelle. Toutefois, le fonctionnement interne de la SNCF demeure, dans les faits, caractérisé par l'existence d'un esprit de corps, du fait de l'autonomie dont disposent

les ingénieurs, rouage essentiel de l'entreprise. À ce propos, le rapport Huisman-Montrémy d'après-guerre remarquera que les contrôles étatiques sur la SNCF sont exercés par des techniciens "qui ont la même formation que ceux qui subissent le contrôle, sans posséder des moyens d'action et le contact avec la réalité que peuvent avoir les contrôlés". Le fait qu'un cheminot occupe pour la première fois la tête du ministère de tutelle de la SNCF ne facilite pas pour autant les rapports entre la tutelle et la Société nationale. Outre les traditionnels conflits de personne, existent des conflits de conceptions qui opposeront par exemple le président Fournier, juriste et inspecteur de Finances, et le ministre-technicien Berthelot. Enfin, en raison de l'établissement de la ligne de démarcation est créée la délégation technique SNCF à Vichy, qui correspond à une antenne autonome du service du Mouvement pour l'ensemble de la zone sud.

Du côté allemand, les transports sont d'abord de la compétence des militaires, en l'occurrence le colonel Göritz, puis très vite le général Kohl, chef de la WVD Paris, dépendant du Chef des Transports allemands, le général Rudolf Gercke, qui dépend du haut-commandement de la Wehrmacht et de l'Armée de terre (OKW et OKH). Mais, dans les faits, la direction de la SNCF a pour principal interlocuteur un civil détaché auprès de la Wehrmacht, un haut fonctionnaire de la Reichsbahn, le président Münzer, président de la section des Chemins de fer (Eisenbahnabteilung) à la WVD Paris. Dans l'ensemble, les cheminots allemands chargés de la surveillance de l'exploitation française sont des hommes d'expérience, rassis. Ce sont des cheminots de profession, parmi les plus âgés de ceux détachés à la Wehrmacht à partir du printemps 1941 du fait du transfert des plus jeunes d'entre eux sur les directions ferroviaires de l'Est. On trouve aussi des techniciens spécialisés dans la traction électrique. Comme l'ensemble des fonctionnaires du ministère des Communications du Reich, le Reichsverkehrsministerium (RVM), dont l'une des directions est constituée par la Reichsbahn, ils sont fortement nationalistes et encadrés par le parti nazi, une situation classique qui voit la collusion dans les instances du Reich entre les techniciens et les membres du NSDAP. De la WVD Paris dépendent des Eisenbahnbetriebsdirektionen (EBD) qui correspondent très grossièrement aux Régions SNCF. Aussi des délégations techniques de la SNCF sont-elles établies auprès des EBD. Et, au fur et à mesure, les liaisons s'établissent avec les autorités ferroviaires allemandes par le truchement de délégations techniques SNCF auprès des EBD, ainsi élue par des conférences franco-allemandes directes entre les services centraux de la SNCF et la WVD), qui ne passent pas par les voies des organes gouvernementaux. Il faut noter en particulier la création, par la SNCF, du "secrétariat W", "chargé de centraliser et d'archiver toute la correspondance échangée avec les autorités allemandes, tant par la direction générale que par les services centraux" (note de la SNCF, d'août 1940), dont les archives sont restées introuvables durant cette enquête *.

* Et n'ont pas été retrouvées depuis son achèvement.

III - Jean Berthelot : un cheminot à Vichy, septembre 1940-avril 1942

De septembre 1940 à avril 1942, Jean Berthelot, directeur général adjoint de la SNCF et ancien négociateur à Wiesbaden, occupe les fonctions de secrétaire d'État aux Communications. Il est proche d'Yves Bouthillier, le ministre des Finances, et lui apporte son soutien logistique dans la révolution de palais du 13 décembre 1940, qui voit le renvoi de Pierre Laval par Pétain.

L'accession d'un cheminot à ce poste gouvernemental est caractéristique de cette période du régime de Vichy où la technique doit balayer la politique, le technicien se substituer au parlementaire. L'État technicien régnant, le culte de la technique et du chef trouve sa synthèse dans celui de l'ingénieur. Aussi, l'économie doit être régentée par des experts, la pénurie se prêtant à l'instauration d'une économie dirigée. Le milieu des ingénieurs des chemins de fer est particulièrement sensible à l'ensemble de ces thèmes. Cette idéologie d'inspiration "planiste" et technicienne, ce saint-simonisme vichyssois, s'exprime notamment dans les projets de Jean Berthelot qui fait fi des obstacles administratifs et financiers ; c'est le cas notamment du Plan d'équipement national, à propos duquel Fournier le rappelle à l'orthodoxie financière élémentaire ; ou du Trans-Sahara, un projet impérial de Vichy aux avantages économiques insignifiants.

L'application de l'idéologie du régime de Vichy s'est soldée, dans les chemins de fer, par une très faible imprégnation des mesures de type corporatiste, du fait de l'hostilité des cheminots et de leurs traditions syndicales. Comme d'autres entreprises ou administrations, la SNCF a connu les mesures d'"aryanisation", consécutives aux lois antijuives de Vichy, ainsi que les mesures anti-maçoniques. Le conseil d'administration de la SNCF est "aryanisé" par suite de l'éviction des membres juifs des compagnies et de la haute administration qui y sont représentés. Au cours de l'été 1941, la direction de la SNCF procède à l'aryanisation de son personnel. Par son attitude en la matière, la SNCF ne diffère pas des autres services d'intérêt général. C'est là la version ferroviaire de l'exception accordée aux "Juifs intéressants", suivant la terminologie alors utilisée à Vichy. Les solidarités ont joué entre ingénieurs, entre membres d'une même promotion, mais surtout au sein des réseaux de relations constituant la direction de la SNCF. À partir du 11 août 1941, le service central du Personnel diffuse un formulaire destiné aux candidats à un emploi à la SNCF certifiant qu'ils ne sont pas juifs ou qu'ils peuvent bénéficier de mesures dérogatoires (carte du combattant, croix de Guerre, médaille militaire, légion d'Honneur pour faits militaires, pupille de la Nation). Il apparaît par conséquent excessif d'écrire que "la SNCF ne pratiquera jamais une politique raciste malgré les sujétions de l'occupant "(6). La SNCF a appliqué les lois de Vichy.

Selon le mot de Jean Berthelot, "la collaboration de fait est la conséquence de l'armistice". En réalité, dans certains domaines, elle se développe sur fond de relations beaucoup plus anciennes. Dans le domaine des chemins de fer, existait avant la guerre une "Internationale ferroviaire", conséquence de la nature même des activités de transport et de communication. Elle s'est concrétisée par l'existence d'échanges et d'organismes internationaux, au sein desquels "la technique allemande" jouissait d'un sérieux prestige, qui s'est manifestée par exemple lors de l'Exposition internationale de Paris, en 1937. Cette "aura" continue de produire ses effets pendant la guerre, y compris en France occupée, d'autant que la Reichsbahn et d'autres instances allemandes organisent expositions et conférences jusqu'au printemps 1942. Même après l'invasion de la zone libre, des missions techniques françaises sont envoyées en Allemagne, notamment pour étudier la traction électrique en 16 périodes 2/3. Jouant sur ces rêves d'une "Europe technicienne", la propagande allemande exalte "la

nécessité de remplacer la vieille économie libérale par une économie dirigée par l'État, C'est-à-dire de faire succéder au chaos une organisation méthodique d'espaces économiques plus vastes"(7). Idéologique technique, économie dirigée et planification européenne sont ainsi confondues dans une même configuration qui rencontrera certains échos au sein des technocrates du régime. On voit ainsi Jean Berthelot, le 7 mai 1941, deux jours après être revenu à Paris - les autorités allemandes ayant levé l'ostracisme auquel elles l'avaient soumis, comme d'autres ministres de Vichy, après le coup de force du 13 décembre 1940 -, propose au Dr. Hemmen que l'Allemagne "prenne en mains la multiplicité des organismes internationaux qui s'occupaient des questions de chemins de fer" avant la guerre. Ses collègues Barnaud et Bouthillier, plus lucides au plan politique, mettront un frein à cette hasardeuse proposition qui fut bien accueillie à Berlin.

Conformément à la convention d'armistice, les infrastructures ferroviaires détruites par faits de guerre sont reconstruites : les sapeurs allemands établissent des ouvrages provisoires, les services français des ouvrages définitifs, travail achevé pour l'essentiel en 1942. En ce qui concerne l'approvisionnement charbonnier de la SNCF, des programmes de transport de houilles et de coke, conçus par le répartiteur allemand, sont mis en place au départ des bassins du Nord et du Pas-de-Calais. De même, dans la politique française de répartition, la SNCF est prioritaire : en 1941, 90% des combustibles de traction viennent de France, contre 60% en 1938. Dans cet approvisionnement, la source la plus importante et croissante est le bassin du Nord et du Pas-de-Calais, dont la productivité augmente fortement durant l'occupation. La moyenne mensuelle, pour la période allant de juillet 1941 à décembre 1943, des approvisionnements français s'établit à 563 000 tonnes avec une amplitude de 40% ; quant à la consommation mensuelle moyenne, elle peut être estimée entre 600 et 740 000 tonnes, le complément étant assuré par les importations belges, mosellanes à partir de 1942, et aussi allemandes. Durant l'Occupation, la consommation kilométrique de charbons augmente, à cause d'une part de la moins bonne qualité de combustibles livrés, et, d'autre part, de la remise en marche de machines anciennes du fait des prélèvements allemands. Dans le même temps, le parc de matériel roulant diminue (40% du parc wagons d'avant guerre en moins), et oblige à l'augmentation du rendement de ce matériel (la durée moyenne de rotation des wagons passe de 10 à 7 jours).

Le parc de matériel roulant reste cependant insuffisant pour les besoins de la Reichsbahn, lesquels vont s'accroître, durant le printemps 1941, avec la préparation de l'offensive contre l'URSS, ce qui entraîne divers prélèvements de matériel SNCF. L'exploitation demeurant française, les autorités allemandes continuent d'accepter le principe des négociations, conformément au système qu'elles ont elles-mêmes mis en place. Ces négociations, qui portent sur des machines et des wagons, durent jusqu'en janvier 1942, et connaissent de nombreuses péripéties qui tournent souvent au désavantage de la SNCF. En effet, le Reich effectuant par ailleurs des prélèvements sur le matériel français en trafic d'échanges envoyé en Allemagne et conservé par la Reichsbahn, on assiste, en mars 1941, à une "crise de la traction" et une "pénurie de wagons", selon les autorités françaises. En avril, le président de la SNCF Pierre-Eugène Fournier propose un nouvel intitulé pour les contrats de location : "contrat pour le règlement des conditions auxquelles la DR aura la jouissance du matériel appartenant à la SNCF." Début mai 1941, des wagons sont retournés sur la France, notamment pour dégager des triages encombrés en vue de l'offensive de juin. Tout en contestant en droit ces opérations, le gouvernement français autorise la SNCF à effectuer les livraisons imposées par les autorités allemandes : "Le secrétaire d'État aux Communications, se plaçant dans le cadre des relations franco-allemandes, a toujours espéré que la question

pourrait être un jour réglée par voie d'accord." En janvier 1942, de nouvelles démarches sont entreprises en vue de la conclusion de contrat.

Toutefois, durant le premier semestre de l'année 1941, la politique de négociation avec l'occupant, préconisée à tous les niveaux par l'amiral Darlan, et la nécessité, pour le Reich, d'assurer ses arrières amènent les autorités allemandes à prendre en considération certaines questions que les Français souhaitent mettre en discussion. En mars 1941, sur décision du Dr Hemmen, les frais de transports militaires allemands à compter du 25 juin 1940 sont provisoirement crédités sous forme d'acomptes à valoir sur les frais d'occupation. Au total, 120,5 millions de RM (2,41 milliards de francs) sont versés début mai 1941 au titre de la période allant de juin 1940 à février 1941. Régulièrement, les autorités allemandes verseront des indemnités forfaitaires, qui ne correspondent cependant qu'aux seuls frais de transports et n'incluent pas "la location de matériel roulant". La SNCF estimant qu'elle subit ainsi un déficit mensuel de l'ordre de 200 millions de francs, les négociations se poursuivent à Wiesbaden, sans résultat.

En plus du matériel, la Reichsbahn commence à avoir besoin de personnel, d'une part du fait du détachement d'une partie de son personnel auprès de la Wehrmacht et, d'autre part, du fait de l'intensification de l'exploitation ferroviaire. Aussi, en février 1941, les autorités allemandes demandent-elles l'envoi en Allemagne de 5 000 agents de conduite et de 6 000 ouvriers d'atelier connaissant les machines prélevées. Jean Berthelot, soucieux de la cohésion sociale de la SNCF, tente alors de recourir au volontariat. Une nouvelle demande étant formulée à la suite de l'invasion de l'URSS, le ministre français propose de former dans ses ateliers, avant leur départ en Allemagne, des ouvriers métallurgistes recrutés à l'extérieur. Quant aux chauffeurs, ils seraient pris parmi les cheminots encore prisonniers de guerre. Il s'engage également à faciliter les départs volontaires. En mars-avril 1942, Berthelot et Fournier considèrent que les détachements ne doivent pas excéder les 500 volontaires pour l'Allemagne.

L'offensive allemande à l'Est redéfinit également la question de la répression contre les cheminots communistes. La répression de l'activité communiste parmi les cheminots peut apparaître en contradiction avec la volonté de maintenir la cohésion de la corporation. Mais, Jean Berthelot estime que les activités des communistes ne relèvent pas de la revendication syndicale et que les communistes, "ennemis-nés de l'ordre public dont le but est d'instituer le désordre révolutionnaire", constituent un élément désintégrateur de la profession (8). Ensuite, bien qu'il évalue leur influence potentielle à 100 000 personnes, soit 20% du total des cheminots, il juge les communistes "isolés" depuis l'échec de la grève de 1938 et, *a fortiori*, depuis la signature du pacte germano-soviétique. Avant juin 1941 et, même, avant la grève des mineurs de mai 1941, le secrétariat d'État aux Communications s'était déjà inquiété de l'agitation communiste et avait approuvé les sanctions administratives proposées par la SNCF. La grève de mai 1941, la propagande communiste, notamment parmi les cheminots du Nord et de la région parisienne, vont conduire au renforcement de la politique de répression. Après juin 1941, tandis que l'URSS se trouve désormais dans le camp allié, la répression contre les communistes s'accroît. Cependant, les habitudes de pensée continuent de jouer. Alors que les communistes passent de l'agitation-propagande à une politique de sabotage, le ministère et la direction de la SNCF s'attaquent aux actes de propagande illégale. La direction générale adresse ainsi une note, le 10 juillet 1941, aux directeurs de l'Exploitation des Régions :

"Toute manifestation de caractère communiste, qu'elle soit collective ou individuelle et quelle que soit son importance, doit, en particulier, être immédiatement signalée. Tout chef d'établissement qui viendrait à apprendre que des agents placés sous sa direction ont participé

en dehors du service à de telles manifestations doit également le signaler. Tout chef d'établissement qui découvre des tracts ou des affiches communistes doit s'efforcer de trouver les auteurs de leur distribution et, si possible, de leur rédaction. [...] Ils devront, de même, signaler aux préfets les agents que, sans avoir des éléments suffisants pour proposer leur licenciement, ils suspectent de se livrer à une telle propagande ; les services de police pourront être à même d'élucider le rôle de ces agents et une liaison constante devra être maintenue dans ce but" (9)

Jusqu'au 4 août 1941, la répression du communisme parmi les cheminots est le fait des seules autorités françaises. Le développement des sabotages durant le mois de juillet amène l'intervention des autorités militaires allemandes, soucieuses d'assurer la sécurité de leurs transports. Le 4 août, le MBF adresse un avertissement au gouvernement français. Le général Stülpnagel, se référant à un attentat particulièrement grave, constate qu'"il s'agissait nécessairement d'employés du chemin de fer parfaitement au courant des particularités locales et techniques". Il ajoute : "J'ai donné aux tribunaux militaires allemands l'ordre de sévir avec une extrême rigueur et de punir en règle générale de peine de mort les saboteurs appréhendés. Je prie le Gouvernement français de donner de son côté aux Compagnies de Chemins de fer l'ordre d'entreprendre tout ce qu'il est en leur pouvoir afin d'éviter la récurrence de tels actes de sabotage." Les premiers sabotages ne paraissent cependant pas être principalement le fait de cheminots. Les explosifs utilisés dans les sabotages sur voie par exemple dans le Nord proviennent des mines.

Le 26 août 1941, se tient à la Wehrmacht Transport Leitung de Paris, une conférence réunissant, du côté français, le directeur général Le Besnerais, le colonel Paquin, l'ingénieur Harrand, et du côté allemand, le colonel von Tippelskirch, le capitaine Weber, le lieutenant Steinmeyer et ayant pour objet la répression des menées communistes dans les chemins de fer. Après avoir démontré qu'"en ce qui concerne les sabotages, au contraire [des vols commis dans les emprises ferroviaires], il ne semble pas que nos agents soient directement coupables", Le Besnerais donne un premier bilan de l'élimination des communistes dans les chemins de fer :

"Nous avons éliminé tous les agents exerçant une mauvaise influence sur leurs camarades et à cela ont concouru trois catégories de mesures : d'abord, les autorités allemandes ont arrêté une soixantaine de cheminots en zone occupée. De leur côté, les autorités françaises ont arrêté en zone occupée et envoyé dans des camps, 230 agents ayant eu une activité communiste en dehors du chemin de fer. Enfin, 320 agents de zone occupée ne faisant pas de propagande ouverte, mais connus par nous, ont été révoqués et signalés à la Police. Au total, environ 600 agents de zone occupée ont été ainsi éliminés. À la suite de ces mesures, depuis une quinzaine de jours environ, la propagande a diminué très nettement à l'intérieur des emprises du chemin de fer, mais il n'en est pas de même à l'extérieur où tous les cas qui nous sont signalés sont aussitôt répercutés à la Police qui, là, peut seule agir."(10)

Le memento de cette réunion indique en conclusion : "M. le directeur général déclare avoir déjà envoyé à la WVD la liste des agents révoqués. Il prendra toutes les mesures qui se révéleront nécessaires et fera tous les exemples utiles. Il communiquera au colonel Paquin les renseignements demandés."

L'efficacité de la SNCF en la matière est telle qu'elle produit des effets pervers vis-à-vis des autres administrations, comme semble l'indiquer son directeur général dans un rapport sur l'activité communiste : "L'impression, toutefois, qui se dégage de ces prises de contact est que les autorités civiles ne disposent encore que de moyens d'investigation réduits : certains

préfets ne possèdent comme listes de suspects que celles que nous avons nous-mêmes fournies en mai et juin 1940 ; il en résulte qu'ils pourraient être conduits à penser qu'il y a des communistes surtout chez les cheminots." (11)

Au total, de septembre 1939 à novembre 1941, environ 1.290 agents de la SNCF ont été suspendus, internés, révoqués ou licenciés pour raisons politiques, et, sur ce total, 445 ont été internés ou incarcérés par les autorités françaises et 70 par les autorités allemandes (12). Si l'on s'en tient aux listes nominatives de cheminots victimes de la période de l'occupation établies par le service central du Personnel en 1946 (13), parmi ceux arrêtés durant la période considérée, 182 périrent, dont, au moins, 88 en déportation et 33 fusillés (il faut y ajouter, de décembre 1941 à avril 1942, 51 tués, dont au moins, 19 en déportation et 15 fusillés).

6 - Paul Durand, *La SNCF pendant la guerre. Sa résistance à l'occupant*, Paris, PUF, 1968, p. 315.

7 - Rudolf Schleier, ministre plénipotentiaire, Foire de Lyon, 29 septembre 1941.

8 - SNCF, P 2257, secrétariat d'État aux Communications, direction générale des Transports, service de la main-d'œuvre, à M. le président du Conseil d'administration de la SNCF, 26 juillet 1941.

9 - SNCF, P 2257, lettre-circulaire du 10 juillet 1941 du directeur général de la SNCF aux directeurs de l'Exploitation des Régions.

10 - SNCF, P 2257, lettre-circulaire du 28 août 1941 de la direction générale de la SNCF aux directeurs des services centraux et aux directeurs de l'Exploitation des Régions, accompagnée du memento d'une conférence tenue le 26 août à la Wehrmacht Transport Leitung.

11 - SNCF, P 2257, rapport du directeur général de la SNCF concernant l'activité communiste et les mesures prises contre elle au cours de la 2^e quinzaine de septembre 1941, 4 octobre 1941.

12 - SNCF, P 2257, rapport du directeur général de la SNCF concernant l'activité communiste et les mesures prises, situation au 15 octobre 1941, 22 octobre 1941.

13 - SNCF, P 2263.

IV- L'année 1942

L'année 1942, considérée comme "la bissectrice de la guerre" par de nombreux historiens, l'est aussi pour la SNCF, tant par l'influence de l'évolution du contexte international que du fait d'éléments propres aux chemins de fer. En Allemagne, une nouvelle économie de guerre se met en place sous l'égide d'Albert Speer. Les relations franco-allemandes prennent un tour nouveau avec le retour de Pierre Laval, Robert Gibrat étant nommé aux Communications d'avril à novembre 1942. C'est pendant cette phase que se développent les persécutions antijuives et que se met en place le processus de déportations.

L'hiver 1941-1942 est dominé par la crise des transports ferroviaires. La contre-offensive soviétique de décembre 1941 provoque le passage de la Blitzkrieg à la guerre totale. Il en résulte une bataille continentale des transports. Pour la surmonter, les structures dirigeantes des chemins de fer allemands sont entièrement transformées, parallèlement aux modifications de la production de guerre poursuivies par Speer. Suite à la crise des chemins de fer de l'hiver 1941-1942, l'activité des cheminots allemands est progressivement affranchie de l'autorité des militaires. À l'Est, le 4 janvier 1942, puis à l'Ouest, l'ordonnance du Führer du 23 janvier demande que le chef du Wehrmachttransportwesen assiste dans la plus large mesure le ministère des Communications du Reich en mettant à sa disposition tout le matériel et tous les équipements nécessaires disponibles dans les territoires occupés de l'Ouest (14). Le 23 mai, Speer obtient la nomination de Ganzenmüller au poste de secrétaire d'État aux Communications du Reich, véritable dirigeant du RVM. À la suite de l'intervention de Speer auprès de Hitler, le 30 mai 1942 (15), les chemins de fer des territoires occupés à l'Ouest sont placés sous l'autorité du RVM [ministère allemand des Transports] (16), les cheminots des WVD deviennent Hauptverkehrsdirectionen (HVD). Le vice-président Münzer, directeur jusque-là de l'Eisenbahnabteilung de la WVD, devient directeur de la HVD, à sa création. Ce sont des raisons d'efficacité et de rationalité qui motivent cette décision. Cette translation d'autorité hiérarchique ne change pas pour autant le fonctionnement interne de l'ex-Eisenbahnabteilung érigée en HVD. En revanche, la liaison directe du ministère civil avec ses fonctionnaires, sans l'intermédiaire de l'autorité militaire d'occupation, peut être perçue comme grosse d'une menace d'intégration du réseau ferré français à la Reichsbahn.

L'année 1942 est dominée à Vichy par le retour de Laval au pouvoir, Berthelot doit céder sa place à la tête du secrétariat d'État aux Communications à Robert Gibrat, un polytechnicien issu des milieux "non conformistes" des années trente, électricien brillant, mais peu au fait des affaires ferroviaires. La diplomatie lavalienne prônant la conciliation avec l'occupant, la SNCF se trouve isolée pour défendre son matériel et maintenir ses effectifs dans les négociations ferroviaires franco-allemandes.

La fourniture de personnel cheminot à la Reichsbahn connaît un tournant en 1942. L'invasion d'immenses territoires à l'Est a entraîné la mobilisation d'effectifs importants de la Reichsbahn pour y rétablir et assurer les transports ferroviaires, mais aussi, au fur à mesure des pertes militaires, dans les rangs de la Wehrmacht. La Reichsbahn a donc besoin de main-d'œuvre pour compenser ces mouvements de personnel. Auparavant, depuis février 1941, les négociations engagées par la Reichsbahn étaient fondées sur le volontariat. Les résultats s'étant révélés peu fructueux, les pressions vont s'accroître d'abord en s'appuyant sur l'idée première de détachements volontaires, puis sur celle de prélèvements obligatoires de personnels, ceci évidemment dans le contexte des négociations Laval-Sauckel qui conduisent à l'instauration du STO.

Les besoins en matériel roulant et moteur de la Reichsbahn sont ravivés avec l'installation du Reich dans la guerre totale et la dispersion géographique des unités de production de guerre accentuée par Speer. Aussi, le 4 février 1942, la WVD Paris (division des Chemins de fer) transmet un ordre du chef des Transports de l'Armée allemande selon lequel "il faut prélever dans le ressort de la WVD Paris et mettre immédiatement à la disposition de la Deutsche Reichsbahn 290 nouvelles locomotives à vapeur" (17) et exigeant que la réception soit terminée pour le 15 avril 1942. Berthelot et la direction de la SNCF mènent alors un combat retardataire pour maintenir le parc matériel français. Avec le remplacement de Berthelot, le tandem, certes peu accordé, SNCF-ministère des Transports est désorganisé dans les négociations avec les autorités allemandes, d'autant que se révèlent l'inexpérience et les incertitudes de Gibrat.

Le 17 juin, à Berlin, Paul Pleiger, président du comité d'organisation du charbon allemand, écrit à Speer pour lui signaler que la production de charbon augmente, mais la pénurie menace, car la Reichsbahn n'est pas en mesure d'acheminer tout le charbon extrait. Il estime la perte à plus de 60 millions de tonnes dont 17 millions destinés à l'industrie (18). La Reichsbahn ne peut en venir à bout qu'avec 22 000 wagons chargés supplémentaires par jour. En mai, déjà, Pleiger indiquait que le problème du Charbon n'était qu'une question de transports (19). Des prélèvements de matériel français sont l'un des recours à ces pénuries. Après les prélèvements de matériel roulant et moteur au bénéfice de la Reichsbahn, le 30 avril 1943, Pleiger considérera la situation satisfaisante en matière de transports de charbon (20). Le transport par fer est donc un maillon essentiel de l'économie de guerre du Reich et l'augmentation du parc de matériel roulant de la Reichsbahn indispensable. Speer et Ganzemüller s'emploient ainsi à renforcer l'outil ferroviaire.

À la mi-juin 1942, Speer et Ganzemüller viennent à Paris pour débloquer les négociations portant sur le prélèvement de 1 100 locomotives, 800 voitures de voyageurs, 37 500 wagons, dont 25 000 tombereaux, 12 500 wagons plats et 2 500 km de voie. Ils rencontrent ainsi Laval qui donne son consentement à ce que la SNCF s'efforce de ne pas exécuter (21). Quelques jours après, le président de la HVD Paris, Münzer, s'appuie dans ses discussions sur les livraisons de matériel sur un argumentaire politique, qui recouvre aussi des raisons militaires, en l'occurrence les difficultés rencontrées sur le front Est depuis l'hiver (22). La dimension politique est utilisée par Münzer avec d'autant plus d'aisance qu'elle est celle privilégiée par Laval qui, quelques jours plus tard, proclamera : "Je souhaite la victoire de l'Allemagne parce que, sans elle, le bolchevisme, demain, s'installerait partout." L'accommodement lavalien favorise là les exigences allemandes.

Les autorités ferroviaires allemandes proposent dans le même temps une formule qui éviterait ces longues négociations et donnerait plus de souplesse aux flux de matériel. La Hauptwagenamt de Berlin envisage la formation d'une communauté européenne de matériel ferroviaire. Le 24 juin, Münzer lance une offensive de grand style en direction de la SNCF lors de sa conférence avec la direction générale de l'entreprise. Tout d'abord, il veut faire montre de bonne volonté en annonçant que la Reichsbahn a l'intention de régler sa dette auprès de la SNCF, du moins une partie. C'est ainsi que le directeur général de la SNCF rend compte de son entrevue avec lui :

"1. - M. Münzer me remet une note en vue du règlement des frais de location et d'entretien du matériel depuis l'armistice jusqu'au 31 mai 1942. Cette note fixe en forfait, étant donné que sur le terrain du droit il estime que nous n'avons pas à en discuter les termes. Ce forfait tient compte des frais de location et d'entretien des 85 000 wagons et également de la

balance entre les autres wagons français présents en Allemagne et les wagons allemands présents en France. Pour la période postérieure au 31 mai 1942, il est proposé un forfait de 1 650 000 RM par mois pour les 85 000 wagons devant être réglé par le jeu des propositions qui vont maintenant être faites par M. le Dr. Schultz. Je prends la note qui m'est remise et j'indique que je vais en étudier les conclusions mais que, dès maintenant, je signale qu'il avait été entendu, au début, que cette livraison de 85 000 wagons devait se faire d'un commun accord entre la Deutsche Reichsbahn et la SNCF et que je suis surpris qu'elle aboutisse à un règlement que nous n'aurions pas le droit de discuter.(23)"

Mais surtout, c'est la présence à cette réunion du Dr. Schultz, de la Hauptwagenamt de Berlin, qui constitue le fer de lance de cette offensive :

"2. - M. le Dr. Schultz explique très longuement la manière dont il envisage la réalisation d'une communauté de wagons. Il nous remettra d'ailleurs, une note écrite à ce sujet. En gros, il envisage que, dans l'ensemble France occupée, Belgique, Allemagne, les wagons soient répartis en fonction des besoins par un organisme centralisé et que des règles soient établies pour assurer les compensations de matériel nécessaire pour satisfaire ses besoins ; de même, il sera fixé des règles d'utilisation et de paiement du matériel, ainsi qu'un régime de répartition permettant l'utilisation maximal de tout matériel en fonction des besoins les plus urgents. Si le gouvernement français désire comprendre dans cette communauté la zone non occupée, la question pourra être examinée. En ce qui concerne le paiement il serait déduit du solde créditeur en faveur de la France un effectif de 130 000 wagons à savoir 85 000 correspondant aux wagons dont vient de parler le président Münzer et 45 000 correspondant aux wagons du Luxembourg, de l'Alsace et de la Lorraine. Je réplique que je ne pourrai donner mon avis sur ces propositions que lorsque je serai en possession des propositions écrites qui me sont annoncées mais que, dès maintenant, je dois signaler que, parmi ces propositions, certaines d'entre elles ne relèvent pas de ma compétence, ce sont celles qui concernant le régime des priorités et le niveau du matériel à maintenir en France ; il s'agit là de questions gouvernementales qui doivent être traitées par les autorités allemandes directement avec le gouvernement français. En ce qui concerne, d'autre part, le chiffre de wagons afférent au Luxembourg, à l'Alsace et à la Lorraine, je ne puis donner mon accord sans avoir examiné la question. (24)"

Ceci évidemment ne règle pas pour autant les problèmes du moment, en l'occurrence les conditions de livraison du matériel roulant :

"3. - Je signale à M. le président Münzer que j'ai entretenu M. le ministre de sa proposition d'élever à 400 la cadence de livraison du matériel wagons et que celui-ci m'a prié de lui faire savoir que, afin d'accélérer le règlement de cette question, il importait qu'il saisisse directement M. le colonel de Beauvillé, Ce que M. Münzer m'a dit qu'il allait faire, afin justement de pouvoir régler la question le plus rapidement possible. (25)"

Le même jour, certainement dans la même veine de démonstration de bonne volonté allemande, la HVD Paris informe la SNCF que "les transports de matériaux destinés aux travaux militaires régis par les deux programmes de matériaux soient réduits de 20% à partir du 25 juin. Cette mesure aura pour effet de réduire tout d'abord d'environ 200 et, à partir du 1^{er} juillet d'environ 400 wagons le nombre de ceux à fournir journallement."(26) En réalité, le 8 juillet, la DGT constatera : "En fait, il n'y a rien d'appréciable jusqu'à maintenant." (27) Le 30 juin, Münzer fait une déclaration à transmettre à Gibrat :

"Il est nullement satisfait des procédés qui se sont instaurés dans la poursuite des négociations ; la SNCF et les techniciens de la HVD en sont exclus sous le motif qu'il s'agit de questions de principe. Au cours des deux années qu'il a passées à Paris, il a tenu à laisser à la SNCF la plus grande liberté dans le domaine technique et administratif, mais sa manière d'agir deviendra très différente si les négociations continuent de traîner en longueur. Depuis 15 jours, le temps passe en négociations, en rédactions de procès-verbaux. L'état actuel des livraisons ne s'élève pas à plus de 20% des demandes prises dans leur ensemble. On peut donc penser que, si les négociations continuent de cette façon, les livraisons ne seront pas terminées dans un an. Il est absolument nécessaire que la discussion se poursuive maintenant uniquement entre techniciens."

Le Conseil d'administration de la SNCF résumera l'exercice 1942 :

"En fait, le trafic que nous avons assuré au cours de l'exercice est l'un des plus importants que les Chemins de fer français aient connu depuis 1920 : 66 milliards d'unités kilométriques, contre 49 milliards seulement en 1938. Ces résultats, nous ne l'ignorons pas, n'ont été obtenus qu'au détriment de la qualité des services offerts à notre clientèle. La surcharge enregistrée par nos trains de voyageurs n'avait jusqu'ici jamais été atteinte. En ce qui concerne les marchandises, nous avons supprimé la plupart des transports non prioritaires, parfois même certains transports de programmes. Toutefois, si grande qu'elles aient été, imperfections et insuffisances ne doivent pas faire oublier que les relations essentielles ont été maintenues et que les transports indispensables aux besoins vitaux de l'économie ont été assurés."(28)

Mais surtout, l'année 1942 est celle des déportations. Le premier transport de déportation part de la région parisienne le 27 mars 1942. Il entre dans le cadre des mesures de représailles annoncées par le MBF et organisées par le Sipo-SD. Les Chemins de fer ont un rôle essentiel dans le processus de déportation. L'historien Raul Hilberg considère que les cheminots ont été "indispensables" dans ce processus (29). Par ailleurs, il faut noter la faiblesse quantitative de ces transports spéciaux, vers les camps d'extermination, dans la masse des transports ferroviaires : 3 000 convois de déportation de Juifs ont été mis en route entre octobre 1941 et octobre 1944 par la Reichsbahn, sur l'ensemble des territoires occupés ou contrôlés, ce qui, au total, équivaut à 15% du nombre de trains de marchandises roulant en une journée sur son réseau.

Pour les chemins de fer, la déportation est prise en compte en termes techniques d'horaires et de matériel disponible. Ainsi lorsque la SNCF est confrontée à l'expulsion des Juifs de Bade sur la zone sud, en 1940, sa direction générale demande au secrétaire d'État aux Communications d'intervenir auprès de l'intérieur "afin que les transports en cause qui pourraient éventuellement avoir lieu, soient exécutés suivant un programme établi d'accord avec les autorités allemandes et que ce programme nous soit communiqué à l'avance". Ainsi la SNCF, qui souhaite que "des accords gouvernementaux aient réglé au préalable, dans tous leurs détails, les problèmes que pose la migration des populations dont il s'agit", ne conçoit pas ces transports - qui viennent de lui être imposés par surprise par les autorités allemandes - sans l'établissement d'une programmation.

En outre, dans cette première expérience, la SNCF s'en remet pour la décision de ces transports au niveau gouvernemental. Dans les archives, on peut retrouver des éléments portant sur une programmation des transports d'internés politiques jugés dangereux de zone sud sur l'Afrique du Nord en 1941, de Juifs de zone libre sur la zone occupée à l'été 1942 ;

d'internés politiques dangereux de zone sud vers la zone nord en 1943, d'internés anglo-saxons en 1944. Les travaux de Serge Klarsfeld ont établi le rôle des autorités politiques françaises (Laval) et de l'intérieur (Bousquet) dans la décision et l'organisation des déportations.

De même dans la procédure de transfert des juifs de zone sud sur Drancy, il y a une décision gouvernementale. Celle-ci motive la convocation des administrations intéressées. Parmi celles-ci, se trouve un commanditaire, en l'occurrence l'Intérieur, et des exécutants. Dans l'exécution, s'établit une chaîne reliant la Délégation technique SNCF de Vichy au ministère de l'intérieur *via* la direction générale des Transports du secrétariat d'État aux Communications. Cet intermédiaire disparaît par la suite, sans doute pour des raisons fonctionnelles, telles l'efficacité, la rapidité ou l'instauration d'une routine plus rapide après une période de rodage administratif.

La mise sur pied des déportations de Juifs à partir de 1942 empreinte le circuit suivant :

- décision d'Eichmann (RSHA IV-B-4), après proposition de son représentant à Paris, Dannecker (Beauftragte des Chefs der Sipo-SD für den Bereich des MBF, Abt. 4J, c'est-à-dire le chargé des affaires juives auprès de Knochen) ;
- - Novak, le Transportoffizier d'Eichmann, prend alors contact avec le RVM (Amtsrat Otto Stange, Unterreferat 211, dépendant du Ministerialrat Paul Schnell, 21, sous la direction du Dr.-Ing. Max Leibbrand, Ministerialdirektor de EII Eisenbahnabt.) qui lui fait part, après consultation de son correspondant à Paris, la WVD (ou HVD) Paris, des possibilités de transport, dont les principaux éléments sont retransmis à Dannecker *via* Novak ;
- - mais la mise en œuvre relève de la WVD Paris, en l'occurrence, Möhl, (Abteilung Eisenbahnen, 33 Bfp 7) qui, en dernière instance confirme ou modifie les horaires et conditions du transport en fonction de ses disponibilités ;
- or, la WVD Paris ne possède aucun matériel en propre, ni structure d'exploitation; elle a donc recours à la SNCF pour l'exécution de ce transport: la WVD Paris transmet alors ses directives à son bureau de liaison auprès du service central du Mouvement [de la SNCF].

Non seulement - cela va de soi -, les transports de déportation et de transfert des Juifs n'ont pas été effectués à l'insu de la SNCF mais, durant l'été 1942, des représentants de la SNCF ont participé à l'élaboration des conditions techniques de transports ferroviaires à la rafle du Vél' d'Hiv' et la livraison des Juifs de zone sud en zone nord, aux autorités allemandes. Les transfèrements des camps d'internement aux gares d'embarquement ont été effectués au vu et su des populations locales et des cheminots, de même que les chargements dans les wagons à marchandises, de même que les conditions de "transport" tout au long des trajets et pendant les stationnements.

Ces transports relèvent de programmes élaborés par la HVD Paris et le service de liaison du Mouvement, ainsi que par la Délégation technique SNCF à Vichy, en particulier les transferts de zone sud vers la zone nord ou les transferts entre le Vél' d'Hiv et les camps du Loiret. Ils entrent également dans le cadre des conférences horaires européennes, comme la plupart des convois de déportation. Le matériel roulant utilisé est probablement allemand dans les débuts, les autorités allemandes souhaitant rapatrier le matériel de la Reichsbahn vers le Reich ; puis français car constituant parfois un prélèvement déguisé ; puis indifférencié par l'introduction de la banalisation, d'abord de fait, puis dénommée "utilisation réciproque" ; en

ce qui concerne le matériel moteur, il est français jusqu'à Novéant (point-frontière Région Est-ancien réseau AL). Ces convois sont formés, dirigés et conduits par les cheminots français, en vertu du principe de la division des Compétences, exécution française et surveillance allemande.

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.

14 - IfZG, MA 470, Erlass des Führers über die Vereinheitlichung und der Leitung des Kriegseinsatzes der Eisenbahnen des Protektorats, der besetzten niederländischen Gebiets, Belgiens und des besetzten Frankreichs ; et BA-MA, H 12/150, RVM, Kleinmann, an Chef des Transportwesens, Betr. : Führer-Erlass vom 23. Januar 1942 über die Eisenbahnen in Belgien und dem besetzten französischen Gebiet, 30.1.1942.

15 - IfZG, MA, Hitler-Speer Konferenz am 30.5.1942, Punkt 5, p. 131.

16 - Erlass des Reichsverkehrsministers RVM 2 Arl (W) vom 13.6.1942.

17 - CA SNCF 2011, Prélèvement de locomotives par les Allemands.

18 - BA, R 10 VIII/20, Reichsvereinigung Kohle, Pleiger, an Speer, den 17. Juni 1942.

19 - BA, R 10 VIII/20, Reichsvereinigung Kohle, "Die Kohlenlage", Geheim, Berlin, den 28.Mai 1942.

20- NA, T83, Reichsvereinigung Kohle, Aktennotiz, Berlin, 30.April 1943.

21 - Aucun écho de cette rencontre ne figure dans les journaux autorisés des deux zones.

22- AN, F14 13642, HVD Paris, procès-verbal de l'entrevue avec le ministre français des Communications le 18 juin 1942, 10 heures, au sujet de la livraison de matériel roulant à la Reichsbahn, Paris, 18 juin 1942, Reichsbahnrat Rohde.

23 - AN, F14 13642, SNCF, memento d'un entretien de M. le directeur général avec M. le président Münzer, le 24 juin 1942.

24 - AN, F14 13642, SNCF, memento d'un entretien de M. le directeur général avec M. le président Münzer, le 24 juin 1942.

25 - AN, F14 13642, SNCF, memento d'un entretien de M. le directeur général avec M. le président Münzer, le 24 juin 1942.

26- AN, F14 13642, le Lieutenant-colonel de Beauvillé à M. le secrétaire d'État aux Communications, Service d'Etudes générales, le 24 juin 1942, et AN, F14 13642, SNCF, le président du Conseil d'administration à M. le ministre, le 24 juin 1942.

27- AN, F14 13642, DGT, livraisons de matériel roulant.

28- CA SNCF, Assemblée générale des actionnaires du mercredi 30 juin 1943, rapport du Conseil d'administration sur l'exercice 1942.

29- Raul Hilberg, "La bureaucratie de la solution finale", colloque de l'Ecole des Hautes Etudes en sciences sociales, *L'Allemagne nazie et le génocide juif*, Paris, Gallimard-Le Seuil, 1985, p. 221.

V - L'Europe allemande des chemins de fer, novembre 1942 - août 1944

Suite à l'invasion de la zone sud par la Wehrmacht en novembre 1942, Gibrat démissionne, ainsi que Barnaud. Le département des Communications passe alors sous l'autorité du ministre de la Production industrielle, Jean Bichelonne. Ce dernier, "superpolytechnicien", a une meilleure connaissance des problèmes ferroviaires et surtout des relations dans l'industrie de la construction ferroviaire. La direction de la SNCF va véritablement passer sous le pilotage du ministre. Des conférences hebdomadaires sont tenues aux Communications à Paris réunissant Bichelonne, son cabinet, avec la direction générale de la SNCF, parfois en présence du président Fournier, ou, fait nouveau par rapport aux mœurs ministérielles précédentes, de celle du président de Matfer (30). L'autonomie de la SNCF par rapport au ministère est alors réduite à sa gestion quotidienne. Le ministre, avec son cabinet et la direction des Chemins de fer, a des réunions bimensuelles avec le président Münzer. Les négociations avec la HVD sont ainsi le fait de Bichelonne. Le Besnerais, et la SNCF en général, n'y assistant pas, le ministre - ou son directeur des Chemins de fer - en fait part au directeur général lors des conférences hebdomadaires.

L'Europe et l'économie dirigée s'articulant dans la pensée de Bichelonne de manière constante et récurrente, ces conceptions s'accordent avec celles d'Albert Speer. Ce dernier voit son pouvoir sur la production de guerre se renforcer à l'automne 1943. Il envisage aussi la planification allemande de la production européenne. Dans ce cadre futur, les accords Bichelonne-Speer inventent la *S-Betrieb*, une nouvelle catégorie d'usine protégée des réquisitions de main-d'œuvre de Sauckel qui permet de maintenir en France les travailleurs si l'entreprise travaille à plein rendement pour l'économie de guerre allemande.

Toutefois, les premiers prélèvements de personnel ferroviaire ont porté sur 6 à 7 000 cheminots, ce qui, au regard des demandes formulées lors des deux premières "Actions Sauckel", soit un total de 400 000, constitue moins de 21% des exigences du plénipotentiaire allemand pour le recrutement de la main-d'œuvre. Le 3 février 1943, le ministre des Communications du Reich décide d'ailleurs d'exempter, jusqu'à nouvel ordre, la SNCF de l'envoi en Allemagne des 2.990 agents représentant le solde des contingents lui ayant été demandés. Il demande toutefois le recrutement de 150 ouvriers métallurgistes à destination de Trèves, ainsi que de 15 mécaniciens automobiles pour Karlsruhe (31). Un nouveau prélèvement de main-d'œuvre devient un principe acquis lors de l'entretien du 4 mai avec Münzer, Bichelonne acceptant de fournir 10 000 agents de la SNCF pour la Reichsbahn dans le cadre de la 3^e action Sauckel (32). Les délais de départ sont alors fixés : 5 000 spécialistes jusqu'au 15 juin 1943 ; et 5 000 ouvriers à placer à la SNCF et à former jusqu'au 31 juillet 1943. Dans le processus, le Commissariat au STO doit fournir d'une part 5 000 remplaçants aux postes des agents partants et 5 000 jeunes destinés à recevoir une rapide formation avant leur envoi en Allemagne. La partie allemande rejette toute condition : les 10 000 font partie "des 220 000 travailleurs que le gouvernement français s'est engagé à envoyer en Allemagne avant le 30 juin." (33)

Sur près de 500 000 cheminots, des cadres permanent et temporaire, que compte alors la SNCF, 10 000 environ ont pris le départ pour l'Allemagne. Environ 2 700 ont refusé de partir ou ont quitté la SNCF sans quitter la France. Au moment de la libération du territoire français, environ 7 000 cheminots se trouvent en Allemagne ; ils représentent alors moins de 1% des travailleurs français retenus alors dans le Reich. Par ailleurs, sur les 5 000 jeunes embauchés à la SNCF spécialement pour être envoyés en Allemagne, 2 500 ont été portés sur

les listes définitives et, à la mi-octobre 1943, les Allemands n'en avaient compté que 518 au passage de la frontière.

La SNCF a bénéficié avant même les accords Speer-Bichelonne d'une situation spéciale de la part des autorités ferroviaires allemandes. Toutefois, la direction des Chemins de fer du ministère et le ministre lui-même ont fait preuve dans l'application des demandes de Sauckel d'un zèle particulier, suggérant même l'utilisation d'une propagande mensongère. Il n'y a pas eu de politique française de freinage des prélèvements allemands de personnel cheminot : ce sont les besoins de l'économie allemande, ceux de la Reichsbahn, les conceptions de Speer, le mouvement des réfractaires au STO, qui ont permis de limiter ces prélèvements.

À leur propos, en septembre 1943, ont lieu à Berlin les entretiens Speer-Bichelonne, dont ressort le principe des *S-Betrieb*, produit de la convergence de diverses politiques : le maintien de l'ordre en France recherché par Laval, la politique économique de Bichelonne et la volonté par Speer de mettre en place une planification de la production à l'échelle européenne. La SNCF est classée *S-Betrieb* ; dans la conception de l'économie de guerre de Speer, les chemins de fer occupent une place essentielle du fait de la dispersion géographique de la production. Aussi le classement de la SNCF comme *S-Betrieb* complète le dispositif Speer-Bichelonne. Déjà lors des prélèvements de personnel cheminot pour le compte de la Reichsbahn décidés au printemps 1943, des aménagements sont apportés par les autorités ferroviaires allemandes, en particulier concernant les ouvriers d'atelier. Le 5 juin, le chef du service de la main-d'œuvre du ministère informe ainsi la SNCF que les représentants de la HVD Paris ont demandé au RVM le maintien en France de tous les agents de la SNCF, y compris ceux de la classe 1942, occupés dans les ateliers de réparation du matériel roulant (34). De même, la HVD Bruxelles exempte du STO des ouvriers de ses ateliers, avant l'institution des *S-Betrieb*.

Les conceptions de Speer et la situation ferroviaire entraînent aussi des modifications quant aux prélèvements de matériel. Il ne s'agit plus pour la Reichsbahn de "prélever" mais d'"utiliser" les ressources de la SNCF. D'autre part, les replis allemands sur le front de l'Est et l'engorgement consécutif des triages allemands, ainsi que la production record de locomotives de guerre "52", amènent la Reichsbahn à retourner à la France le prélevé inutile et encombrant. Les variations des effectifs du matériel roulant sont liées aux nécessités de l'économie de guerre allemande. Après une période de prélèvements plus ou moins forcés, les autorités allemandes s'orientent vers une politique de "l'utilisation réciproque" du matériel, une forme masquée de banalisation à laquelle la SNCF se refuse, en raison de la perte de maîtrise de son parc, voire du risque de dépossession. La nouvelle attitude des autorités allemandes trouve son origine dans une gestion plus rationnelle du réseau ferré européen et d'autre part dans les changements intervenus à la tête des Transports du Reich. Ainsi le parc de matériel roulant disponible en France, selon une note de la SNCF, se rétablit courant 1943 au niveau de juin 1942 après avoir subi un étiage en automne 1942, saison où les besoins en wagons sont importants.

La même évolution, légèrement plus précoce, est observable en ce qui concerne le matériel moteur. Les prélèvements de locomotives qui ont commencé dès septembre 1940 se terminent en novembre 1942. Dès l'été 1942, la Reichsbahn commence à restituer des machines : 1.014 locomotives prélevées de septembre 1940 à novembre 1942 sur la Région Est et 314 restituées de juin 1942 à juillet 1944.

Durant l'année 1942, la DR recherche une formule lui permettant d'utiliser le matériel français selon les variations de ses besoins et ceci avec l'assentiment de la SNCF. Le 21 juillet 1942, la HVD transmet une note à la SNCF, "relative à la future réglementation de l'utilisation réciproque des wagons dans les territoires de la Grande Allemagne, de la France et de la Belgique"(35). Un contre-projet d'accord technique SNCF-DR relatif à l'utilisation réciproque des wagons est transmis par la SNCF le 7 novembre 1942 à la HVD Paris et parallèlement le secrétariat d'État aux Communications transmet un projet d'accord gouvernemental au délégué du ministère des Communications du Reich. Le Conseil d'administration approuve les projets de contrats élaborés lors des conférences franco-allemandes tenues du 2 au 4 décembre 1942. Ces projets ont subi quelques "modifications de forme", non sans signification, si l'on suit une note de Le Besnerais datée du 8 janvier : "Quant aux modifications de forme, elles ont essentiellement pour objet de rappeler l'origine et le caractère unilatéral des prestations de matériel dont il s'agit : les mots "location", "loué", "cédé", "prêté" ont notamment été systématiquement supprimés et remplacés par les mots "utilisation", "utilisé", etc." Ceci a d'ailleurs été explicitement rappelé par Fournier, lors de la séance du 13 : "Il s'agit d'un simple règlement technique et financier ; nous constatons une situation de fait, [...] nous avons soigneusement évité, dans la rédaction, tout ce qui pourrait impliquer de notre part une sorte de véritable contrat de location [...]. Dans la rédaction, ainsi que vous avez pu le voir, il est fait mention d'"utilisation" et nulle part de "location"".

L'utilisation réciproque des wagons tend vers une ingérence plus importante des autorités allemandes dans l'exploitation des chemins de fer français. Le ministère tente un combat d'arrière-garde à propos du parc roulant de zone sud censé ressortir de la convention spéciale passée avec le général Kohl. Une remarque marginale de Fournier au memento de ces conférences signale la différence d'appréciations de la situation entre Bichelonne et la SNCF : "Cette innovation est très dangereuse. C'est le doigt mis dans l'engrenage pour la banalisation pure et simple. Il ne pourrait y être pallié que par une attitude très énergique de notre représentant. Donner des instructions formelles en ce sens."

Le contrôle des autorités allemandes sur l'exploitation des chemins de fer français, toutefois, continue à s'accroître. Et début novembre, Ganzenmüller, secrétaire d'État aux Communications du Reich, rencontre Bichelonne et Le Besnerais, avec lesquels il traite de questions ressortissant notamment de l'exploitation (réparation de locomotives, effectifs locomotives et wagons marchandises, stocks de charbon, etc.). Les divers points abordés lors de ces entretiens avec Ganzenmüller constituent les principaux domaines, avec d'autres d'ailleurs, dans lesquels les autorités allemandes interviennent de plus en plus fréquemment. La surveillance et le contrôle des ateliers de réparation constituent un enjeu d'importance dans le dispositif d'économie de guerre. Déjà les prélèvements effectués précédemment s'accompagnaient de l'obligation de réparation de ces matériels moteurs ; cette obligation devient impérieuse et le rendement doit être relevé, du fait des bombardements alliés sur le Reich et de l'utilisation intensive des locomotives. En mars 1943, la HVD demande une intensification des efforts dans les ateliers de réparation.

Contrairement à certaines affirmations, les prestations effectuées pour le compte des autorités allemandes ont fait l'objet de règlements, certes souvent insuffisants au regard des estimations de la SNCF. En décembre 1942, le Conseil d'administration de la SNCF approuve le règlement forfaitaire des droits de location du matériel roulant français séjournant en Allemagne. À l'automne 1943, l'attitude des autorités ferroviaires allemandes change parallèlement à la politique menée par Speer, et font un pas supplémentaire. Les négociations avec la SNCF, qui jusque-là traînaient en longueur, sont accélérées et aboutissent à une série

de conventions réglant les contentieux en souffrance, notamment en ce qui concerne la rémunération des matériels français prélevés ; des versements sont faits. Plusieurs raisons peuvent être avancées à ce changement : l'aggravation de la situation militaire (bombardements et sabotages) impose d'aplanir tout ce qui peut faire obstacle au bon fonctionnement du réseau ferré européen et à la coopération des administrations des chemins de fer ; les conceptions de Speer en matière de "planification européenne" et de partenariat" paraissent là être transposées dans le domaine des transports ferrés et impliquent la résolution rapide et indispensable de tels différends. Le 7 septembre 1943, la HVD Paris a fait part à la SNCF de l'intention de la DR d'établir : "1° le décompte à partir du 1^{er} août 1942 des redevances d'utilisation des voitures et fourgons circulant dans les trains internationaux ; 2° le décompte à partir du 1^{er} août 1942 des redevances d'utilisation des voitures et fourgons mis à la disposition de la DR. (36)"

Des conversations ont lieu à Berlin du 7 au 11 octobre 1943 entre des représentants de la DR et la SNCF, qui fixent d'un commun accord les montants totaux de redevances journalières de wagons qu'elles se doivent l'une à l'autre pour la période du 1^{er} août 1942 au 31 août 1943 : le procès-verbal de ces réunions accorde un solde créditeur pour la SNCF de 56 852 859 RM (37). La SNCF n'avait reçu au titre de l'utilisation et de l'entretien de l'ensemble du matériel moteur et roulant mis à la disposition de la DR depuis le 1^{er} août 1942 qu'un acompte de 40 M de RM.

La conférence de Bamberg entre les représentants de la SNCF et de la DR le 10 novembre 1943 arrête le montant des redevances d'utilisation de voitures à voyageurs et fourgons à bagages de la période allant du 1^{er} août 1942 au 31 juillet 1943 à 8 669 325, 25 RM. Une convention est établie entre la DR et la SNCF pour l'utilisation des locomotives et tenders. Sur la base de ces différentes conventions, des séries de factures sont présentées à la DR par la SNCF (38). De plus, il faut remarquer que, en application de l'article 28 de la convention du 31 août 1937, la SNCF touche une indemnité compensatrice du Trésor public. (39)

Faisant le bilan des négociations de l'année 1943, la délégation française pour les Communications relève que satisfaction a été accordée, du moins en partie, aux demandes françaises en matière de défraiement des prélèvements : "L'année [1943] a vu aboutir également les négociations engagées depuis 1940, en vue d'obtenir le paiement de la location des matériels que la SNCF avait été contrainte de mettre à la disposition de la Reichsbahn. Le résultat obtenu a été l'annonce d'un paiement de 125 000 000 de RM, pour la période antérieure au 31 juillet 1942, et du versement d'une avance de 40 M pour la période postérieure au 1^{er} août 1942. En outre, pour cette dernière période, un accord direct entre la SNCF et la Reichsbahn est en voie d'élaboration (40)."

En 1943-1944, les transports allemands pèsent de plus en plus lourdement sur l'ensemble de l'exploitation de la SNCF. En effet, en raison de la place donnée aux chemins de fer dans la conception de Speer, des difficultés croissantes dues aux sabotages et aux bombardements, ainsi que du fait du système de priorités, les transports effectués pour le compte des autorités allemandes prédominent dans le trafic ferroviaire, comme le démontre le volume des transports hebdomadaires de la SNCF par groupe de priorité. Le Conseil d'administration de la SNCF constate ainsi [en avril 1944] : "L'ensemble du trafic est en régression : le nombre des wagons chargés est passé de 13 650 000 en 1941 à 12 451 000 en 1942 et 11 955 000 en 1943. En outre, si l'on décompose ce trafic, on constate une hausse continue du trafic militaire et une baisse également continue du trafic commercial français. Si

l'on rapproche les chiffres de la dernière semaine de mars 1942, 1943 et 1944, on constate que, tandis que le nombre des wagons chargés en service commercial baissait de 28%, celui des wagons militaires augmentait de 50% (41)."

Au 1^{er} septembre 1943, le matériel moteur et roulant de la SNCF (l'ancienne Sous-Direction de Strasbourg est exclue des statistiques suivantes) est de 11 300 locomotives (15 927 avant guerre), 210 000 wagons (434 000 avant guerre) et 17 700 voitures (27 500 avant guerre). La réduction des wagons par rapport à l'avant-guerre est de 52%, celle des locomotives lourdes à marchandises de 40%. Dans le même temps, le trafic s'intensifie : 38 milliards de voyageurs-km, dont 27 en voyageurs commerciaux (21 en 1938), le parcours moyen des wagons augmente de près de 30% et le poids moyen du chargement de 35%. Le pourcentage du trafic assuré pour les autorités allemandes est de 35,9% en juillet 1943. Le chemin de fer a subi en septembre 1943 60 bombardements, 150 mitraillages et 330 attentats (contre 20, 40 et 30 en septembre 1942) (42).

C'est au cours de l'année 1943, qui s'est ouverte avec la défaite allemande de Stalingrad, que l'on peut constater la faillite certaine de l'esprit de collaboration, notamment avec la défection des fonctionnaires [*supérieurs*] de la SNCF. De la collaboration active ou passive, sauf exceptions notables (comme les résistants Jean-Guy Bernard, Aimé Lepercq, Jacques Bingen, Georges Villiers), les élites françaises passent alors à la résistance active ou passive, souvent sous le coup des événements internationaux et de l'évolution de la situation politique française qui les incite à se rapprocher des autorités formées à Alger en juin. Ceci n'échappe pas aux autorités allemandes. Ainsi mi-janvier 1943 : "Le président Münzer veut bien reconnaître qu'il y a certaines difficultés d'exploitation mais il reste persuadé que si la "tête" voulait assainir la situation elle pourrait en contrôlant plus étroitement l'exécution du service à tous les échelons. [...] Le président Münzer croit à une crise de commandement parmi les dirigeants SNCF et il demande formellement à M. Goursat [directeur du Service central du Mouvement] d'imposer sa volonté à tout le personnel placé sous ses ordres. Il suffit, dit-il, de commander pour être écouté, mais il faut vouloir commander. (43)" Le 4 août, le directeur du cabinet à la Production industrielle est arrêté par la Police allemande avec un certain nombre de hauts fonctionnaires, et transféré à Compiègne. Après des démarches immédiatement entreprises par Bichelonne, ils seront libérés au bout de quelques jours (44). Au cours de l'année 1943 des fonctionnaires de la SNCF sont arrêtés : Narps, chef de l'Exploitation Est arrêté le 22 février ; Le Breton chef arrondissement Traction du Mans arrêté le 21 août, puis déplacé ; Naud chef de dépôt de Nantes-Blottereau le 22.

Par ailleurs, depuis 1941, le commandement militaire allemand en France avait introduit le principe des otages. Courant 1943, avec le développement des attentats contre le chemin de fer et des sabotages dans des établissements ferroviaires, ce principe tend à être imposé à l'encontre des cheminots. Ceci participera de la détérioration du climat de coopération entre les autorités allemandes et l'administration française des chemins de fer. La Gestapo a relié systématiquement sabotage à otage. Les sabotages se multiplient. Les relations qu'entretiennent les cadres de la SNCF avec les autorités allemandes se sont dégradées au cours de l'année 1943 et Bichelonne remarque que 55 agents dirigeants ont été arrêtés de septembre 1943 à février 1944.

Pour l'essentiel, la dissociation entre autorités ferroviaires allemandes et françaises paraît consommée fin septembre 1943, selon divers indices. À partir de cette date, les archives de la SNCF sont de plus en plus lacunaires. Les dossiers sociaux des séances du Conseil d'administration ne comportent plus de sous-chemises "notes de séance", ces notes qui sont

l'une des versions les plus proches de la réalité des débats au sein du Conseil. De même, pour l'exercice 1943, le compte rendu d'activité de la délégation technique de Vichy, rédigé début 1944, est des plus succincts. À partir de cette date, aussi, les ralliements à la résistance de hauts fonctionnaires du ministère des Communications deviennent plus nombreux. C'est aussi en septembre que s'effectue dans la plus grande discrétion le voyage d'Allemagne offert par la Reichsbahn à une centaine de cheminots français, notamment ceux victimes de bombardements.

Face aux bombardements, en 1943, les cheminots prennent en compte les risques et les nécessités de la guerre, avec toutefois certaines réserves sur leur efficacité. Selon un chauffeur de locomotive du dépôt de Reims, arrivé en Afrique du Nord, après être passé par le camp de Miranda, "parmi les cheminots, chacun comprenait les nécessités de ces destructions quand elles portent sur des installations fixes telles que dépôts machines, gares de triage, ateliers, où elles sont très efficaces; en revanche, il est très net sur un point : les attaques de locomotives qui tuent du personnel français seraient très peu efficaces contre les allemands ; les dégâts se réparent rapidement et les trains ne déraillent pas car, au moment de l'attaque, le réflexe professionnel du mécanicien prend le dessus et il arrête le train. (45)"

30 - Comité d'organisation des industries de construction de matériel ferroviaire.

31- CA SNCF, 4945, Ministère de la production industrielle et des Communications, direction des chemins de fer, service de la main d'œuvre, à M. le président du Conseil d'administration de la SNCF, objet : recrutement de cheminots français pour la Deutsche Reichsbahn, le 23 février 1943.

32 - CA SNCF, 4945, le chef de l'Armée d'occupation en France, au Ministère de la production industrielle et aux Communications, objet : cession de la main d'œuvre de la SNCF à la Deutsche Reichsbahn dans le cadre de la 3^e action France, le 11 mai 1943.

33- AN, 72AJ 1927, Ministère de la production industrielle et des Communications, direction des chemins de fer, secrétariat, conférence du 8 mai 1943, memento.

34 - CA SNCF, 4945, Ministère de la production industrielle et des Communications, direction des chemins de fer, service de la main d'œuvre, à M. le président du Conseil d'administration de la SNCF, objet : recrutement de 5 000 agents de la SNCF pour la Reichsbahn, le 5 juin 1943.

35 - CA SNCF, sténo revue et corrigée de la séance du CA du 29 juillet 1942.

36 - AN, 72AJ 491, SNCF, directeur général, à Deutsche Reichsbahn, objet : règlement financier des prestations de voitures à voyageurs et fourgons à bagages fournies par la SNCF à la DR, 10 décembre 1943.

37 - AN, 72AJ 491, SNCF, directeur général, à Deutsche Reichsbahn, objet : règlement financier des prestations de wagons fournies par la SNCF à la DR, 10 décembre 1943.

38 - AN, 72AJ 491, factures adressées par la SNCF à la DR sous couvert de la HVD Paris, pour les mois d'octobre (25 janvier 1944), de novembre (10 février 1944), de décembre 1943 (28 février 1944) et AN, 72AJ 475, autres factures Bamberg, conférence dont Le Besnerais a rendu compte à Bichelon par courrier du 22 novembre 1943.

39 - CA SNCF, SNCF, rapport du 4^e trimestre 1943 sur la situation budgétaire et financière de la SNCF.

40 - AN, AJ41 2126, service de l'armistice, Délégation française pour les Communications, compte rendu de fin d'année (25 décembre 1943).

41 - CA SNCF, procès-verbal de la séance du CA du 12 avril 1944.

42 - AN, F14 13696, Commissariat aux Communications et à la marine marchande, secret, renseignements relatifs à la situation de la SNCF en fin septembre 1943.

43 - AN, 72AJ 474, memento de la réunion du 16 janvier 1943 chez M. le président Münzer.

44 - AN, 72AJ 1931, Cosmi.

45 - AN, F14 13654, lettre personnelle de René Mayer à M. Makins, Alger, le 27 mai 1943.

VI - Le développement de la résistance des cheminots, 1943-1944

Du fait de leurs fonctions, les cheminots occupent une place importante dans la Résistance. Dans un premier temps, ils ont permis le passage de prisonniers de guerre, puis de résistants et de persécutés à travers les lignes séparant les diverses zones dessinées par l'occupant. Ils ont aussi assuré une messagerie clandestine. De ce même fait, ils disposent d'informations concernant les transports allemands. Ce sont ces informations techniques que les réseaux de renseignements rechercheront en milieu cheminot et qui permettront au Bloc-Planning du BCRAL de mettre au point le "Plan vert" visant la neutralisation du réseau ferré au jour J. Ce plan entravera considérablement l'acheminement des renforts ennemis vers le champ de bataille.

Sur le plan de la lutte armée, les cheminots apportent leur savoir technique en matière de sabotage ferroviaire. Toutefois, saboter la machine n'est pas une réaction immédiate. La titularisation des machines est encore dans de nombreux cas en usage dans les chemins de fer, même si la guerre y a introduit le roulement d'équipes, voire la banalisation. L'attachement à sa machine demeure fort, même en 1944. Au fur et à mesure, ce sont donc aux gens du métier que les mouvements de Résistance vont s'en remettre quant à l'opportunité et au mode d'action. Selon un historique rédigé après guerre : "Les sabotages ont commencé en 1941. Ils ont été d'abord assez peu fréquents ; localisés en certaines régions ils ne portaient guère que sur la voie courante et rarement sur les locomotives ou les installations fixes des gares et des dépôts. Leur fréquence s'est accrue dans le courant de 1943. Au printemps de 1944, ils se sont multipliés et se sont étendus non plus à la voie courante mais aux installations des gares et des dépôts ainsi qu'aux ouvrages d'art (46)." Les sabotages en ligne notamment à l'explosif ont des effets très aléatoires et ne paraissent pas avoir été commis par des cheminots. Cette technique semble en effet approximative dans ses résultats et ses cibles. Certaines pratiques de sabotage semblent alors plus le fait de cheminots, telle l'introduction de sable ou de graviers dans les boîtes d'essieux, ici contre des rames militaires allemandes, la coupure des accouplements de frein, ou le sabotage en ateliers de véhicules destinés à la Reichsbahn.

Parmi les cheminots, la Résistance prend des formes diverses. Une typologie de ces résistances, où s'entrecroisent critères sociaux et fonctionnels, critères politiques et militaires, peut être esquissée rapidement :

- une résistance "technicienne", fondée sur la connaissance des données ferroviaires et organisée notamment par des cadres et hauts fonctionnaires de la SNCF, s'inscrit naturellement dans les réseaux de renseignements et le "Noyautage des Administrations publiques" ;
- une résistance "spontanée", souvent prolétarienne et familiale, est faite d'actes isolés de résistance, de "malveillance" mentionnée dans les rapports de la SNCF, ou de "nonchalance" (*Nachlassigkeit*) dénoncée par les fonctionnaires de la Reichsbahn notamment à partir de 1943 ;
- une résistance de petits groupes locaux de sabotage, telle celle de la formation du dépôt d'Hirson (47) ou du groupe du commandant Raynal formé de cheminots du service Traction du dépôt de Verdun, constitué le 1^{er} novembre 1943 et spécialisé dans le sabotage (48) ;
- une résistance d'opportunité, liée aux circonstances, comme le passage de prisonniers de guerre et de tous fugitifs à travers les lignes de démarcation ;
- une résistance communiste, singularisée par la propagande et l'action directe ;
- une résistance gaulliste, entremêlant réseaux de renseignement et mouvements de Résistance.

Corrélativement aux sabotages s'est développée la répression. Les exécutions sommaires vont désormais en se multipliant. De mai à août 1944, la répression connaît son plus haut point avec les opérations de préparation et d'accompagnement du débarquement allié. Les arrestations de cheminots suivies de déportation décroissent, sans doute avec l'effondrement du trafic ferroviaire, tandis que le nombre des fusillés atteint son sommet avec 75 en août 1944. C'est la période des exécutions sommaires et des massacres. Ainsi, dans la nuit du 1^{er} au 2 avril 1944, 86 personnes sont massacrées par les S.S. dans une cité de cheminots d'Ascq. La terreur va se développant dans l'été 1944.

Les cheminots ont versé un lourd tribut à la libération de la France, avec, au total, 819 fusillés et plus de 1 200 morts en déportation. L'essentiel de la répression s'est abattu sur les agents d'exécution parmi lesquels, sur un total de 1 647 cheminots tués, on compte 1 458 victimes, et les agents "hors statut". Les agents d'exécution ont donc été particulièrement frappés par les condamnations à mort prononcées par la justice militaire allemande et par les représailles sommaires. En revanche plus des deux tiers des 37 victimes d'échelons supérieurs sont mortes en déportation et 5% ont été fusillées.

46 - AN, 72AJ 419, note pour "l'historique des voies de communication pendant la Guerre 1939-1940. De l'armistice du 25 juin 1940 à la capitulation allemande du 8 mai 1945", s.d. [fin 1948].

47 - AN, 72AJ 496, dossier Norbert Lejeune, circa 1965.

48 - AN, 72AJ 495, dossier Ambroise, mai 1960.

VII - La libération du territoire et les chemins de fer

À l'approche du débarquement, les autorités allemandes organisent l'ordre de bataille. En raison du manque de confiance des autorités allemandes envers les cheminots français, des milliers de cheminots allemands, des professionnels mais aussi des requis, au moral peu résolu, sont alors envoyés sur le réseau SNCF : ils prennent connaissance des dispositifs ferroviaires et peu à peu passent à l'exploitation ; toutefois jusqu'au repli allemand, la majeure partie des transports allemands est assurée, semble-t-il, par des équipes françaises. De nouveaux responsables, le colonel Höpfner et le président Wintgen, sont nommés en février 1944 à la tête des Transports allemands en France et procèdent à un réaménagement des liaisons avec la SNCF, en instituant notamment la délégation spéciale de la SNCF auprès de la HVD (Sonderstab SNCF bei HVD Paris), de manière à renforcer la chaîne du commandement, ceci dans le cadre du futur théâtre d'opérations Ouest.

Étendant leur sphère d'activité du contrôle à l'exécution, les autorités allemandes s'insinuent de plus en plus dans la gestion de la SNCF, du fait de la situation militaire et de la défiance allemande envers les responsables français. Le directeur général de la SNCF Le Besnerais s'en plaint, lors de son exposé sur la situation de la Société nationale devant le Conseil des ministres, à Vichy, le 31 mai 1944. Ces ingérences allemandes se font pressantes pour d'évidentes raisons stratégiques sur la question des effectifs du personnel de conduite. Les autorités allemandes demandent ainsi à ce que du personnel de traction soit recruté et que la banalisation des machines soit introduite à la SNCF, comme elle est en vigueur à la Reichsbahn. Les interventions des services allemands se produisent aussi à l'occasion de licenciements d'agents, notamment d'agent des ateliers de réparation de locomotives.

De leur côté, les Alliés opèrent des bombardements aériens de préparation dont les chemins de fer sont les principales cibles. Avec le débarquement, le plan Vert entraîne l'interception de nombreuses lignes. Par les bombardements, puis par les sabotages, le trafic ferroviaire est fortement entravé. Le Ministerialdirektor Dr. Gustav Dilli, troisième personnage de la Reichsbahn et du RVM, vient spécialement à Paris pour tenter d'impulser la reprise du trafic. Les autorités allemandes font réparer les voies et les installations ferroviaires par les sapeurs allemands et français, des entreprises françaises et allemandes, réparations provisoires qui parviennent à assurer le repli des forces allemandes à l'Est de la Seine.

Malgré la généralisation des sabotages ferroviaires, les derniers convois de déportations, raciaux et politiques, continuent de partir vers l'Est dans l'été 1944.

À la mi-août, les syndicalistes clandestins lancent la grève insurrectionnelle qui se substitue à la résistance passive des cheminots. Dans leur déplacement, les forces allemandes, notamment la division "das Reich", laissent derrière elles les charniers de massacres sommaires, dont les cheminots et leurs familles sont souvent les victimes.

VIII – Epilogue

Au-delà de la reconstruction du réseau ferré français, deux phénomènes constituent la trame historiographique de cette période d'occupation : l'épuration et la mémoire.

L'épuration des chemins de fer revient à un cheminot, en l'occurrence le ministre des Communications à la Libération, René Mayer. Ce dernier avait déjà assumé ces fonctions en Afrique du Nord en 1943-1944, comme commissaire du CFLN. Sa conception de l'épuration demeure, de l'Afrique du Nord à la métropole.

René Mayer veut présenter une attitude à la fois ferme et modérée, consistant à frapper peu et rapidement. Ainsi, en mars 1944, il considère à propos de l'épuration des chemins de fer au Maroc : "Il n'est pas possible de laisser se prolonger une situation dans laquelle, faute d'avoir pris un petit nombre de mesures indispensables, on laisse en suspens une question qui fait naître une suspicion à l'encontre des chefs de service ou des directeurs, laquelle est de nature à nuire à la bonne exécution du service des chemins de fer. [...] Tout ceci doit être fait le plus rapidement possible afin qu'il soit mis un terme définitif à l'épuration d'une part, et à l'agitation qui naît, d'autre part, de la situation que j'ai décrite ci-dessus. (49)"

Surtout, il rejette toute pression prenant à témoin l'opinion publique, souhaitant avoir recours à la négociation : l'épuration doit demeurer le fait de la seule profession (ainsi la demande, le 2 septembre 1944, de la Commission des Voies et Communications du CNR de participer à l'épuration de la SNCF est repoussée au nom des impératifs de la reconstitution du service des chemins de fer; et le 13, le ministre institue des commissions d'épuration au sein de la Société nationale). Dans une affaire mettant en cause un directeur d'Exploitation au Maroc, René Mayer tente d'abord une négociation avec les cheminots syndicalistes, en prenant appui sur les arguments des autorités locales, en l'occurrence la Résidence. Ces arguments sont défaits lors de l'audition de ce directeur devant la Commission d'épuration. Mayer se range alors à l'avis de la commission, "dans un but d'apaisement social". C'est une solution intermédiaire qui conclut l'affaire : le directeur demande sa mise à la retraite, sans doute pour éviter une sanction administrative qui le priverait de ses droits. Ce type de conclusion, transactionnelle, sera souvent utilisé dans la haute fonction publique et la magistrature en métropole. Ainsi, l'ordonnance du 12 décembre 1944 relative à la retraite anticipée d'agents de la SNCF donne toute latitude au ministre pour écarter ceux qui ne sauraient ressortir de l'épuration et épargner à d'autres le caractère infamant des sanctions d'épuration. La cohésion de la corporation est centrale dans sa doctrine en matière d'épuration.

De fait, la solidarité de Réseau joue : René Mayer est fortement attaché au Nord. Or, Robert Le Besnerais demeure la cible d'attaques de la part des communistes. Cela met René Mayer dans une position des plus délicates. Le Besnerais vient en effet de la Compagnie du Nord : en 1936, il était directeur de l'Exploitation du Nord ; il fut aux côtés de Mayer pendant les négociations de l'été 1937 et devint le premier directeur général de la SNCF le 1^{er} janvier 1938. Mayer est prêt alors à épurer le président Fournier, un non-cheminot, pour conserver Le Besnerais. Mais Fournier, bien que fortement contesté par les syndicalistes communistes, demeure en fonction, faute de remplaçant ; et c'est donc Le Besnerais qui sera alors épuré. René Mayer conclut l'épuration en déclarant devant l'Assemblée consultative : "Pour le personnel dirigeant, quoique les questions de technicité, qui se posent peut-être moins dans d'autres corps, eussent pu être valablement alléguées en ce qui concerne les chemins de fer, je ne sais s'il y a beaucoup d'administrations où le personnel dirigeant ait été renouvelé dans une

semblable proportion : à la direction générale, trois directeurs centraux, trois directeurs régionaux. Tous les hommes qui sont actuellement à la tête des cheminots méritent d'y rester, les relations qui existent entre eux et la fédération des organisations syndicales et le personnel de tous grades le montre (50)."

À la même époque, les communistes, qui, dans un premier mouvement, ont fait de l'épuration une condition indispensable à la reconstruction, l'abandonnent progressivement au profit d'une stratégie de consolidation des pouvoirs qu'ils venaient d'obtenir au sein de l'administration, ceci, semble-t-il en rapport avec la stratégie du mouvement communiste international. C'est ce changement de priorité qui peut expliquer l'absence des cheminots communistes et de la Fédération dans les procès des ministres des Communications en Haute Cour de Justice, et le fait qu'ils n'aient pas répondu aux demandes de l'instruction.

Au total, l'épuration de la SNCF est proportionnellement l'une des plus faibles, comparée à celle pratiquée dans les autres administrations. La moitié des sanctionnés sont, par ailleurs, des cheminots de l'ancienne Sous-Direction de Strasbourg.

Concernant la mémoire cheminote, si l'on a recours aux figures spirituelles en ce domaine des idées, on peut considérer que *La Bataille du Rail*, le célèbre film de René Clément, en a constitué le récit fondateur. La dogmatique de ce film-mythe repose sur un postulat : toute relation avec les autorités allemandes durant l'Occupation avait relevé de la contrainte, tandis que tout ce qui n'appartenait pas à la contrainte avait constitué un acte de résistance. *La Bataille du Rail* a ainsi permis de rassembler symboliquement la communauté des cheminots autour de la notion de sacrifice, de justifier par la même son existence et la pérennité de ses structures, et enfin de la sanctifier par le souvenir du sang versé.

49 - AN, F14 13654, le commissaire aux Communications et à la Marine marchande à M. l'ambassadeur de France, commissaire aux Affaires étrangères, Alger le 16 mars 1944.

50 - Séance de l'Assemblée du 14 décembre 1944, *Journal Officiel*. Débats de l'Assemblée consultative provisoire, 15 décembre 1944, p. 539.