

Revue d'histoire
des chemins de fer

Revue d'histoire des chemins de fer

34 | 2006

Les cheminots dans la Résistance

Résistance-Fer, du « réseau » à l'association : une dynamique corporative intéressée ?

Georges Ribeill



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/534>

DOI : 10.4000/rhcf.534

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2006

Pagination : 53-73

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Georges Ribeill, « *Résistance-Fer*, du « réseau » à l'association : une dynamique corporative intéressée ? », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 34 | 2006, mis en ligne le 11 mai 2011, consulté le 19 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/534> ; DOI : 10.4000/rhcf.534

Tous droits réservés

Résistance-Fer, du « réseau » à l'association : une dynamique corporative intéressée ?

Georges Ribeill

Directeur de recherche, École nationale des Ponts et Chaussées

L'historien qui s'intéresse à Résistance-Fer a la chance de pouvoir bénéficier du riche fonds d'archives de cette association. Faute de bonnes volontés pour en perpétuer le fonctionnement, après un demi-siècle d'existence, la dissolution de cette association fut décidée lors son assemblée générale tenue à Cahors les 28 et 29 mai 1997¹ : il fut alors convenu que les archives seraient versées aux Archives nationales, et rendues entièrement libres d'accès². Auparavant, l'association avait publié trois brochures qui, célébrant divers anniversaires³, permettaient de découvrir son existence et son fonctionnement. En 2002, à l'occasion des travaux importants suscités par l'Association pour l'histoire des chemins de fer (AHICF) relatifs à la période 1939-1945, une présentation sommaire de Résistance-Fer était adjointe à un recueil de témoignages⁴. Si l'on ajoute la consultation autorisée des archives du Bureau Résistance du Service historique de la Défense et de celles du Musée de l'ordre de la Libération, cela permet une très bonne appréhension de l'histoire de l'association. L'exposition réalisée par la Fondation de la Résistance et

1- AN 72 AJ 2281, dossier de liquidation de Résistance-Fer.

2- Les archives de l'association constituent le fonds AN 72 AJ, 2280-2297, où l'on trouvera en particulier une collection de son *Bulletin d'information*.

3- Résistance-Fer, *Dix années d'activité sociale, 1945-1955*, 54 p. ; *Trente-cinq années d'activité sociale, 1945-1979*, 86 p. ; *Bataille du rail* (à l'occasion du cinquantenaire), 1993, 44 p.

4- Marie-Noëlle POLINO (éd.), « Les cheminots dans la guerre et l'Occupation, témoignages et récits », *Revue d'histoire des chemins de fer hors série*, n° 7, novembre 2002 ; rééd. 2004, p. 310-326 : « Résistance-Fer : histoire d'une association. » Cette annexe documentaire contient les trois documents suivants : 1- Note du 24 mars 1950. « Note succincte sur les origines de Résistance-Fer » ; 2- Note (non datée) d'Aurousseau. « SECRET. Résistance-Fer » (« Résistance-Fer est actuellement une amicale... » ; reprend les directives clandestines fixées le 5 juillet 1943 sous forme de « Note destinée aux arrondissements » : Organisation du Service SNCF. I. Définitions, II. Principe de constitution et d'action. III. Organisation du service) ; 3- Présentation de Résistance-Fer, 1945.

inaugurée en novembre 2005, *Les cheminots dans la Résistance*⁵, ainsi qu'une journée d'études organisée le 19 octobre précédant par le Comité d'études d'histoire de la Défense (CEHD), ont suscité de notre part d'autres publications et communications en complément de celle-ci⁶.

Une corporation quasi naturellement et consensuellement résistante ?

Avéré, le rôle efficace des cheminots dans la Résistance ne saurait être objectivement contesté⁷ ; il est largement popularisé même au sein de la corporation⁸. Des travaux récents ont permis d'affiner la variété et les spécificités professionnelles de l'engagement⁹ à des degrés très divers des cheminots, « prédisposés » fonctionnellement¹⁰ à résister *lato sensu*, depuis la collecte, l'acheminement et la fourniture de renseignements stratégiques aux Alliés, jusqu'aux actes de sabotage d'équipements ferroviaires sensibles.

Selon la formule heureuse de Louis Armand (cf. *infra*), l'immense « maquis » que constituait une entreprise publique en charge d'un moyen de transport quasi-monopolistique mais asservi aux intérêts de l'occupant a facilité *fonctionnellement* cette implication corporative intensive, où les agents les plus engagés résolument dans la Résistance demeuraient toutefois des « sédentaires », dont l'activité professionnelle quotidienne

7- Cf. l'histoire quasi officielle de la SNCF durant les années de guerre et d'occupation, *La SNCF pendant la guerre. Sa résistance à l'occupant*, que signe le juriste Paul Durand qui avait accompli une brillante carrière à la direction juridique de la SNCF. Publié en 1968 aux Presses universitaires de France, l'ouvrage parut dans la collection « Esprit de la Résistance » que dirigeait le très officiel Comité d'histoire de la Deuxième Guerre mondiale.

8- Ce rôle fut magnifié à deux reprises par l'organe corporatif très lu des cheminots : *Aux cheminots morts pour la France*, tel est le titre d'un numéro spécial de *La Vie du rail* (23 août 1964), composé de 84 pages, publié à l'occasion du 20^e anniversaire de la Libération ; en 1984, à l'occasion de son 40^e anniversaire, ce numéro spécial est réédité, avec de très légères modifications, sous le nouveau titre *Les Cheminots dans la Résistance*.

9- Cf. Georges RIBEILL, « Les cheminots face à la lutte armée : les différenciations sociologiques de l'engagement résistant », in François MARCOT (dir.), *La Résistance et les Français. Lutte armée et Maquis*, Besançon, Annales littéraires de l'université de Franche-Comté, 1996, p. 71-81.

10- Cf. Christian CHEVANDIER, « La résistance des cheminots : le primat de la fonctionnalité plus qu'une réelle spécificité », in Antoine PROST (dir.), *La Résistance, une histoire sociale*, Paris, Les Éditions de l'atelier/ Les Éditions ouvrières, 1997, p. 147-158. Très attendue, consacrée en particulier à la résistance des cheminots dans la région lyonnaise, la thèse en cours de Coralie Immelé apportera sans doute une lecture renouvelée et critique de la « bataille du rail ».

couvrait les actes répréhensibles hostiles à l'occupant. C'est bien en 1944, dans la préparation et la suite du débarquement des Alliés, qu'excella la résistance cheminote collective dans sa fonction d'entrave des TCO (trains en cours d'opérations) qui devaient permettre le regroupement sur le front de la Normandie des renforts allemands : une contribution essentielle – passée dans la légende sous le nom de « Plan vert » – pour entretenir un rapport de force militaire défavorable aux Allemands, sur ce front déterminant de l'issue de la guerre ; thème même central du futur film à succès *Bataille du rail*. L'entrave par les cheminots de l'acheminement des « trains d'économie allemande », vecteurs du pillage économique de la France dès juillet 1940, fut beaucoup plus limitée, puisque la part du trafic ferroviaire (exprimé en tonnage brut kilométrique) qu'assure la SNCF au profit des autorités d'occupation progresse de 16 % à 47 % de 1940 à 1944¹¹.

Toutefois, à cette vision nuancée, objective, fait contrepoint un discours édifiant, que le même Louis Armand, ancien chef du réseau Résistance-Fer, promu à la direction générale de la SNCF (1949) puis à sa présidence (1956), développe et martèle dans ses très nombreux écrits : un discours consacrant et figeant la thèse d'un *état d'esprit corporatif cheminot* porté naturellement à résister, donc plutôt consensuel : « L'épopée des résistants actifs du rail s'est intégrée dans un consensus quasi unanime de toute la corporation, forte alors de 400 000 agents, consensus où ces actifs trouvèrent, en maintes occasions dramatiques, la même protection que s'ils avaient été sous le couvert d'un immense maquis ! », écrit-il dans sa préface à l'ouvrage cité de Paul Durand. Interprétation rappelée deux ans plus tard, peu avant sa mort en 1971, dans son dernier ouvrage¹², dans un chapitre intitulé significativement « Cinq cent mille résistants autour du cheval d'acier » :

« On n'a pas assez souligné, à mon sens, le caractère unanime du mouvement d'âme qui fermenta chez les cheminots pendant l'occupation : en aucune circonstance, on ne vit, je crois, pareil consensus dans un groupement d'hommes aussi important, que ne liait pas la discipline militaire. Dans ce consensus se sont manifestés tous les degrés de l'adhésion, depuis la passivité complice, qui était partout, jusqu'à l'engagement proprement dit qui en formait le sommet. »

11- Cf. mon article à paraître : « Trafics sous contraintes et performances exceptionnelles des chemins de fer français : un bilan ambigu », in *Les Transports en France, 1939-1945*, Actes du colloque du groupement de recherche « Les entreprises françaises sous l'occupation », 17-18 mars 2005, à paraître aux Presses universitaires du Havre.

12- Louis ARMAND, *Propos ferroviaires*, Paris, Fayard, 1970, p. 76.

Une vision plus nuancée et moins consensuelle

Après guerre, devant des auditoires cheminots qui avaient connu de l'intérieur la période d'occupation, Louis Armand tenait des propos nuancés : ainsi, le 18 août 1946, lors d'une conférence à Innsbruck auprès du Détachement d'occupation français en Autriche¹³, il évoque une résistance cheminote morphologiquement circonscrite, voire divisée, largement hétéronome :

« Malgré leurs pertes, les organisations gagnèrent en précision, en étendue et en moyens de transmission : courrier par avions, poste de radio. Si bien que, pendant la bataille de France, l'organisation centrale de Résistance-Fer disposait de plusieurs liaisons directes avec Londres qui fonctionnaient tous les jours. Les renseignements étaient indissolublement liés à l'action, c'est-à-dire à l'attaque directe des convois ennemis, celle-ci se développa parallèlement avec les services du général de Gaulle à Londres qui portaient en ce temps le nom de BCRA.

L'action prit naissance dans de nombreux groupes de résistance non ferroviaires qui firent appel à des cheminots sur le plan local pour les renseigner sur les transports et sur les meilleurs moyens de les attaquer.

Les organisations de résistance purement ferroviaires étaient plus réservées quant aux sabotages qu'elles voulaient limiter aux actions particulièrement efficaces. Leur activité, très réduite au début, se développa grâce à une coordination qui est l'œuvre de certains éléments particulièrement dévoués dont beaucoup hélas, parmi les meilleurs, ont disparu.

Tout cela permit de préparer pour l'action finale des équipes de sabotage à la fois audacieuses et compétentes. »

En vérité, bien entendu, l'étendue du réseau ferré de la SNCF, ses nombreux établissements dispersés expliquent l'émiettement et le pluralisme des engagements individuels des cheminots dans des réseaux et/ou mouvements. Certes, des organisations avaient tenté de créer ou conçu en leur sein une structure regroupant les cheminots. En zone sud, d'une initiative de Combat naîtra ainsi NAP, puis NAP-Fer. En zone occupée, Ceux de la Libération réservait aux cheminots une organisation spécifique tandis que Vengeance créait des Corps francs SNCF. Et c'est en juillet 1943 qu'est lancé depuis Londres le projet d'une « Organisation Fer » réintégrant tous les cheminots dispersés dans les divers groupes de résistance, formellement placée le 1^{er} octobre suivant sous les ordres du BCRA de Londres *via* sa délégation militaire nationale. En réalité, le regroupement escompté des cheminots au sein de cette Organisation

13- Voir la contribution de Coralie Immelé, *supra*, note 24 (N.d.l.R.).

Fer clandestine dénommée plus tard Résistance-Fer n'eut pas lieu, les réseaux ne se séparant pas facilement de leurs trop précieux cheminots, passeurs ou agents de renseignements privilégiés, ceux-ci demeurant de leur côté fidèles à leurs premiers engagements locaux.

L'introuvable réseau unifié

Après guerre, nombreux sont les témoignages à chaud qui révèlent cette difficulté à regrouper et coordonner dans Résistance-Fer les divers groupements et/ou agents individuels impliqués dans la Résistance. Rappelons par exemple à partir de la « Note succincte sur les origines de Résistance-Fer », datée du 24 mars 1950¹⁴, cette difficile gestation.

C'est au sein du réseau de Ceux de la Libération (CDLL) qu'un « compartiment spécial » fut réservé aux cheminots sous la direction de Bourgeois. Depuis fin 1940 au début de 1943, les cheminots de ce groupement communiquèrent de nombreux renseignements sur les transports allemands au service de renseignement (SR) Turma du réseau de CDLL. En 1943, compte tenu des résultats déjà obtenus, Coquoin, chef de CDLL, donna une impulsion décisive à ce Service ferroviaire et chargea spécialement Bourgeois de l'organisation générale. Pour les mises au point de l'organisation en zone nord, il le mit en relations directes avec Jean-Guy Bernard, déjà en relations en zone sud avec Lacombe, Heilbronner et Armand¹⁵.

Au cours de réunions d'éléments du NAP tenues à Paris à partir de mai 1943, où seul Bourgeois représentait l'élément « Fer », l'organisation intérieure à concevoir pour la résistance active de la SNCF fut fixée le 5 juillet 1943¹⁶. « Bourgeois exigeait, pour la bonne marche de l'affaire, que les cheminots fussent rendus autonomes des divers groupements de résistance, afin de conserver leur caractère de techniciens et d'éviter les infiltrations de l'extérieur. » Si la décision de se séparer de leurs éléments cheminots fut arrêtée et signifiée aux divers réseaux pour assurer leur rapprochement, la décision resta formelle :

« En fait, sauf au CDLL, qui considéra ses cheminots comme détachés à l'État-Major Général, cette décision ne fut pas ou peu appliquée, et ceci pour deux raisons :

14- Cette note, qui servait de texte de référence au sein de l'association Résistance-Fer, fut largement diffusée par l'association (voir note 4).

15- Jean-Guy Bernard, Lacombe et Heilbronner faisaient partie de *Combat*.

16- Cf. le document extrait des archives de Résistance-Fer et publié par la *RHCF, op. cit.*, p. 319-321, « Note destinée aux arrondissements », qui définit cette future organisation du « Service SNCF ».

1- Les réseaux n'avaient pas intérêt à se séparer de leurs éléments cheminots, car ceux-ci constituaient de par leurs possibilités de travail, une source de renseignements et d'actions particulièrement importante ;

2- Les cheminots qui avaient accordé leur confiance à des dirigeants de réseaux pouvaient moralement difficilement se séparer d'eux. »

Par contre, des responsables régionaux SNCF furent désignés¹⁷, en contact chacun avec le délégué militaire régional et reliés aussi au délégué militaire national Chaban-Delmas. Les liaisons journalières des régions SNCF avec Jean-Guy Bernard étaient assurées par Bourgeois et Arousseau.

Si bien que, selon cette note cherchant à trouver des titres de paternité à Résistance-Fer, « en fait, son origine semble être le réseau CDLL qui avait organisé, dès son début, une branche « Fer »¹⁸. Résistance-Fer se trouvait en fait créée par la décision d'organisation arrêtée le 5 juillet 1943 et mise en pratique d'une façon effective et efficace en particulier à la Région Est ». Le 1^{er} octobre 1943, consacrant cette organisation embryonnaire et fragile, « ce rassemblement était placé sous l'autorité du Délégué militaire national, Chaban-Delmas ».

17- Marthelot pour le Nord, Paris pour le Sud-Est, Guerville pour le Sud-Ouest, Richardeau pour l'Ouest, Bourgeois pour l'Est, Arousseau chargé des relations entre les Régions.

18- Une autre organisation fut spécifique aux cheminots en zone occupée, dépendant de Vengeance, un mouvement créé en janvier 1941 par les docteurs Vic-Dupont et François Wetterwald. Après la création en janvier 1943 de nombreux Corps francs Vengeance, le mouvement est complété par « les corps francs SNCF qui, avec les sections spéciales et les équipes d'action immédiate, menèrent avec succès la lutte contre les troupes allemandes et leurs transports » (*Livre d'or de la Résistance et de la Libération*, p. 48). Ces corps francs SNCF furent « intégrés dans l'organisation des chemins de fer de la NAP ; leur chef Kemmorgant [le cheminot Lavenant] fut adjoint au chef de la NAP et, plus tard, après son arrestation et son évasion de la Gestapo, il devint responsable national des Chemins de fer » (François WETTERWALD, *Vengeance. Histoire d'un corps franc*, s.l., Mouvement Vengeance, 1947, p. 87). « Le 26 mars 1944, un grand pas devait être franchi vers l'unification de la Résistance dans les Chemins de fer français. En effet, à cette date, une réunion décidait l'incorporation des Corps Francs SNCF au Comité National Fer (qui devait devenir le mouvement Résistance-Fer) [...]. Ainsi nos équipes SNCF étaient en liaison avec l'État-Major Général, le plan vert leur était communiqué. Les équipes comprenaient alors plus de 20 000 hommes, y compris les équipes d'action immédiate et le service de renseignements. La SNCF gardait cependant son autonomie administrative. Des crédits lui furent attribués pour venir en aide aux familles des agents arrêtés. Lavenant devait être à nouveau arrêté en mai 1944. Déporté en Allemagne, il y disparut » (*ibid.*, p. 227). De violents conflits d'autorité entre Vengeance et CDLL, puis des trahisons et scissions internes expliquent sans doute la faible notoriété de Vengeance à la Libération, comparée à celle de Ceux de la Libération.

Ainsi fut fait le lien entre l'organisation « noyau » de résistance et l'association créée à la Libération : « L'Union des Cheminots Résistants qui prit le nom de Résistance-Fer après les hostilités, a donc été en fait le rassemblement autour du noyau relié de l'État-Major Général par l'intermédiaire du Délégué militaire national des éléments qui auraient dû être soudés par cette décision de juillet 1943. »

À l'occasion de ses dix ans, un historique condensé est élaboré par Résistance-Fer, qui gomme les difficultés de regroupement¹⁹ :

« À l'origine, l'action résistante des cheminots est assez dispersée et anarchique. Mais peu à peu des noyaux de résistance purement cheminots se sont formés. L'intérêt de coordonner l'action de ces groupes et d'en faire une organisation véritablement hiérarchique est alors apparu impérieusement. C'est ce qui a été tenté dès le milieu de 1943, en liaison avec l'organisation NAP et l'Armée secrète. C'est cette organisation, dite « Résistance-Fer » qui, après l'arrestation des chefs du NAP avec qui elle était en rapport en zone sud comme en zone nord, s'est rattachée à la Délégation militaire nationale avec qui elle est restée en liaison étroite jusqu'à la Libération. »

Par contre, à l'occasion de la célébration du cinquantenaire du réseau Résistance-Fer, une version plus tardive rappelle bien cette dynamique « partielle » de regroupement corporatif des cheminots résistants²⁰ :

« Dès le début de 1943, au fur et à mesure de l'unification de la Résistance, il apparut de plus en plus clairement que les cheminots agissant en corps uni pourraient porter les coups les plus rudes aux transports allemands obligés d'utiliser prioritairement le rail pour leurs mouvements longs et massifs. C'est ainsi que dès mai 1943, le Comité Directeur des Mouvements Unis diffuse une directive tendant à rassembler les éléments épars du chemin de fer dans les différents services et à les grouper sur leurs propres chefs et leur hiérarchie technique verticale propre. Et c'est pour clarifier les choses que le Délégué militaire national, le général Chaban-Delmas a décidé, à partir du 1^{er} octobre 1943, de créer le réseau Résistance-Fer constitué des cheminots alors engagés dans l'ensemble des mouvements, et ce, à la demande des dirigeants cheminots exerçant déjà des responsabilités régionales au sein du Chemin de fer. On pensait que travailler entre gens du même métier permettrait d'éviter les infiltrations de l'ennemi.

19- Résistance-Fer, *Dix années d'activité sociale (1945-1955)*, p. 9-10.

20- André Frossard, président général de Résistance-Fer, *Bulletin d'information*, n° 134 (octobre 1993), p. 25-26.

Mais l'unification ne fut que partielle par suite d'un individualisme inné. Cependant, Résistance-Fer est le symbole de la résistance des cheminots, de tous les cheminots, de tous les réseaux et mouvements. C'est le seul réseau purement ferroviaire. »

C'est dans ce contexte que, suite à l'arrestation en janvier 1944 de Jean-Guy Bernard, Louis Armand, ingénieur résistant haut placé dans les sommets de la SNCF, allait lui succéder à la charnière fonctionnelle et institutionnelle entre l'organisation de résistance ferroviaire et le BCRA, charnière par où transitaient les informations sensibles, concernant par exemple les mouvements des trains allemands, cibles de choix de l'aviation alliée. En particulier, coiffé par Armand, chef du service Matériel et Traction de la SNCF depuis janvier 1944, le service central du TIA²¹ qu'anime, fidèle et dévoué, l'inspecteur René Pottier, en relation avec tous les dépôts de France, réceptionne localement et centralise tous les renseignements susceptibles d'intéresser les Alliés. Organisation centralisée et donc très vulnérable, qui explique l'arrestation de hauts dirigeants de la SNCF, dont Louis Armand, suspecté à juste titre de trahir les intérêts ferroviaires allemands²².

Louis Armand, ange gardien et tuteur de Résistance-Fer

Si les cheminots engagés dans leur fameuse bataille du rail contribuèrent certainement à accélérer la libération du territoire, ce fut donc bien en ordre dispersé. Ainsi, dès l'automne 1944, s'explique la volonté de certains cadres de la SNCF de regrouper dans une Union des cheminots résistants « la grande majorité des cheminots résistants ». Nommé président d'honneur de l'association Résistance-Fer dès sa constitution, Armand allait jouer un rôle déterminant dans l'édification

21- TIA ou Traitement intégral (ou « interne ») Armand : procédé chimique de protection des tubes des chaudières des locomotives contre leur entartrage. Tous les dépôts sont ainsi en relation directe régulière avec le service central parisien.

22- Soupçonnés pour leur activité résistante, Armand et Pottier sont arrêtés le 24 juin par la Gestapo et incarcérés à Fresnes. À la suite de la grève proclamée par les cheminots dans les dépôts de locomotives parisiens le 10 août, Armand et 57 autres cheminots emprisonnés furent traités comme des otages menacés d'être fusillés si le travail ne reprenait pas. Grâce à l'entregent de Harden, un agent de l'Intelligence Service bien introduit dans les bureaux allemands, moyennant le versement d'une rançon de deux millions de francs en or, Armand allait échapper le 15 août à la déportation, inversement à ses co-détenus dont Pottier. En vertu des accords von Choltitz-Nordling préservant en particulier le sort des résistants détenus dans les prisons, Louis Armand est enfin libéré le 18 août (voir à ce sujet le témoignage de Pierre Patin, *Rails et pavés. Paris, août 44. Récit d'événements vécus*, Paris, La Pensée universelle, 1994).

de ce qui allait devenir le réceptacle institutionnel du bénéfice moral et professionnel résultant du concours décisif des cheminots à la Libération de la France : un chantier d'édification idéologique entamé dès novembre 1944, mais vite accusé de prétentions hégémoniques, en concurrence avec d'autres représentations collectives partisans de la résistance cheminote, principalement communiste²³.

Au palais de Chaillot, au cours d'un gala organisé le dimanche 19 novembre 1944 par des anciens membres de Résistance-Fer, le général Koenig, commandant des Forces françaises de l'Intérieur, et le ministre des Travaux publics, René Mayer, rendirent un hommage vibrant à la résistance cheminote, annonçant que le général de Gaulle venait de décerner à Louis Armand « cet insigne des braves entre les braves, des fidèles entre les fidèles, qu'est la Croix de la Libération ». La veille, l'habile ministre René Mayer avait un peu bousculé l'entourage du général de Gaulle pour faire attribuer à Armand à l'occasion de ce gala cette suprême distinction²⁴.

« Comment naquit la Résistance-Fer, son programme général » : tel fut le thème de l'exposé de son chef ainsi consacré, qui rappela en sorte son dévoilement tardif et sa conversion naturelle instantanée de réseau (en extinction) en association (en gestation) : « Il a fallu attendre que la libération permette aux cheminots résistants de se révéler et de se réunir en une Association Unique portant la dénomination de la plus importante des organisations ferroviaires. » Mais Louis Armand exhorta aussi les cheminots à prolonger la « Bataille du rail » par une seconde bataille au service de la reconstruction, à se mobiliser dans le même élan de solidarité sociale et d'effort patriotique²⁵ :

23- Les représentations suscitées après guerre par la résistance des cheminots, dans leurs publications corporatives et/ou militantes, ont fait l'objet d'analyses récentes : voir dans les actes du colloque organisé en 2000 par l'AHICF (*Une entreprise publique dans la guerre, la SNCF, 1939-1945*, Paris, PUF, 2001), les contributions de Vincent AUZAS, « Mémoires de la Résistance chez les cheminots, 1944-1948 » (p. 323-330), de Serge WOLIKOW, « Syndicalistes cheminots et images de la Résistance » (p. 299-304), de Christian CHEVANDIER enfin, « Les cheminots, la SNCF et la Seconde Guerre mondiale, 1945-2000 », (p. 305-321). Sur la concurrence durable des deux mémoires de la résistance cheminote, disons pour simplifier, l'une gaulliste, l'autre communiste, cf. mon article à paraître dans les *Cahiers du CEHD*.

24- Extrait de son journal, en date du samedi 18 novembre : « J'insiste toute la journée pour obtenir la croix de la libération pour Armand » (*René Mayer. Études, témoignages, documents*, réunis et présentés par Denise MAYER, Paris, PUF, 1983, p. 356).

25- Texte complet dans le dossier Armand du Musée de l'Ordre de la Libération. L'essentiel des extraits cités ici furent reproduits dans le journal corporatif de la SNCF (*Notre Métier*, 8 décembre 1944), relatant le grand gala du palais de Chaillot.

« Nous cheminots, à peine la libération terminée, avons trouvé devant nous une tâche immense, une tâche noble parce que en liaison directe avec l'action de guerre et la reprise économique. Aujourd'hui et demain, les cheminots résistants, conscients de tout ce que représente la Victoire, veulent aider non seulement à la reconstruction matérielle, mais de façon plus générale au redressement du pays. L'Idéal qui les a guidés pendant la guerre, ils veulent le mettre au service de la France dans la paix.

Pour l'instant, le chemin à suivre est tout tracé ; il faut travailler, travailler pour relever notre chemin de fer, de qui dépend plus que jamais la vie du pays, et aussi pour donner l'exemple.

Les Résistants, les Patriotes, le feront avec joie. Ils ont, pendant l'occupation, trop souffert de voir leur magnifique outil servir à l'ennemi, trop ressenti de tristesse à voir nos installations détruites et tant de cheminots touchés dans leur chair et dans leurs biens par les actions de guerre, trop connu les cas de conscience que posait la conciliation des sentiments patriotiques commandant une réduction d'activité avec la nécessité de faire des trains pour assurer les besoins vitaux du pays, pour ne pas goûter pleinement aujourd'hui la joie saine de savoir sans contestation possible que notre seul devoir est de travailler.

[...] On peut donc dire que la Résistance a été une bonne école sociale, d'une part en mêlant intimement des hommes de conditions différentes, en créant entre eux des courants de vraie solidarité, en forçant à réfléchir sur les bases de la hiérarchie, enfin, et surtout, en montrant comment un idéal peut transformer les hommes et en décupler la puissance.

Aussi, est-il utile, pour notre corporation, comme pour notre pays, que l'esprit demeure vivant parmi nous et, en restant unis, les résistants feront que, de nos luttes, naîtra un élément positif pour l'avenir. »

Organisé sous l'égide de Résistance-Fer, ce gala avait donc permis une « sorte de consécration officielle » de Résistance-Fer qui ainsi « a quitté la clandestinité », tout en annonçant que Résistance-Fer allait « continuer à vivre dans le cadre régulier d'une Association cheminote, soucieuse de conserver, avec le culte de ses héros, l'idéal et l'amitié qui animèrent tous ses membres dans la lutte clandestine »²⁶. L'ambiguïté scellait et nouait ensemble ainsi le destin final du réseau et la naissance de l'association : l'association serait bien *l'avatar* du réseau.

26- *Notre Métier*, article cité ci-dessus.

C'est donc sans tarder que cette association était déclarée en préfecture le 27 décembre 1944, conçue comme une association d'entraide ouverte à tous les cheminots résistants, moyennant une cotisation annuelle de 10 francs : « Résistance-Fer est le groupement amical de tous les cheminots ayant participé activement à la Résistance sur les Chemins de fer pendant l'occupation ennemie, à quelque titre que ce soit » (article 1^{er} des statuts arrêtés le 15 décembre). Plus précisément (art. 2), pouvaient adhérer 1/ tous les cheminots ayant fait partie d'un groupement de résistance organisé, 2/ tous les cheminots ayant participé même isolément à la lutte contre l'occupant, 3/ « à titre exceptionnel, les personnes civiles ou militaires qui, sans appartenir à la SNCF, ont exercé d'une manière continue, leur activité dans la Résistance au service du Chemin de fer ». Résistance-Fer prétendit à ses débuts à un double rôle, politique et social : si Résistance-Fer entend « développer et manifester, dans l'esprit et dans le cadre de la Charte de la Résistance, formulée le 15 mars 1944 par le CNR, les liens de solidarité qui doivent unir tous les cheminots résistants », « elle assume la défense des intérêts moraux et matériels de ses membres, en tout premier lieu de ceux qui ont été victimes de l'ennemi » (art. 8), apportant aussi une aide matérielle aux veuves et orphelins de cheminots résistants. « L'association Résistance-Fer groupe ses membres en dehors de toute considération politique, philosophique ou religieuse. Elle les laisse libres d'adhérer à tout autre mouvement de résistance et se tient en dehors des organisations syndicales » (art. 9)²⁷.

Au plan social, l'association Résistance-Fer mena une activité sociale discrète bien qu'intense, prodiguant durablement auprès des veuves et orphelins de cheminots résistants des secours en espèces et en nature (vestiaires, colis alimentaires). Depuis sa sortie sur les écrans en février 1946 et le grand prix international qui lui est décerné en octobre au Tournoi international du cinéma à Cannes (première version de l'actuel Festival de Cannes), l'immense succès populaire du film *Bataille du rail*

27- Si elle fut boycottée, voire stigmatisée par la mouvance communiste, Résistance-Fer réussit à rapprocher des cheminots de divers engagements résistants et sensibilités politiques comme le rappelait à juste titre encore en 1985 son président général Arousseau : « Nous regroupons des isolés, des FTP, des membres du parti socialiste clandestin, des membres de tous les réseaux de la France Combattante : CDLL, Vengeance, CND Castille, NAP-Fer, Les Ardents, Turma, Libé-Nord France, Samson, Comète, Jade-Fitzroy, Mithridate, Valmy, Combat, MUR, MLN, Action, Agir, etc. Aucune autre Association de Résistants ne regroupe en son sein des représentants de tous les Réseaux de la France Combattante » (Résistance-Fer, 41^e Congrès national, Reims, 3-4 mai 1985, p. 9).

dans la production duquel Résistance-Fer s'était engagée à hauteur de 41 % va lui assurer d'importantes ressources, complétées par l'exposition itinérante du train blindé allemand capturé par la 1^{re} Armée française le 8 septembre 1944 en gare de Saint-Bérain sur la ligne Nevers-Chagny et la vente de billets de la Loterie nationale. Si le réalisme ferroviaire de *Bataille du rail* contribua à son succès²⁸, c'est grâce au concours de Louis Armand, alors directeur général adjoint de la SNCF, mobilisant des cheminots, voire sacrifiant des moyens matériels de la SNCF, pour les mettre à la disposition du réalisateur²⁹. Préfaçant le livre paru l'été 1949 qu'avaient rédigé les deux scénaristes du film entendant obtenir leur part de dividendes de cet immense succès³⁰, Louis Armand souligna comment en confiant non pas à des artistes mais à des cheminots « jouant un rôle strictement conforme à leurs activités et à leur mentalité professionnelles », grâce aussi à la fameuse scène du déraillement réalisée sans truquage, « *Bataille du rail* est rigoureusement vrai ». Les ressources inespérées du film ainsi que de la tournée du train blindé de gare en gare (adultes : 10 F l'entrée ; enfants et militaires : 5 F), permirent l'acquisition par Résistance-Fer de l'ancien Hôtel des Anglais à Valescure, près de Saint-Raphaël, qui, converti en Maison du souvenir inaugurée le 6 février 1949 par Louis Armand, allait servir de maison de repos aux adhérents ou de centre d'hébergement pour leurs enfants lors des vacances.

Les brevets de légitimité de Résistance-Fer

Naturellement, l'association Résistance-Fer se mobilisa pour se faire reconnaître comme l'institution héritière d'un véritable réseau de résistance, dont les membres pourraient bénéficier des droits reconnus et accordés (pécule, solde, récompenses honorifiques) aux agents des

28- Succès qui a suscité les analyses de plusieurs universitaires, filmologues ou non : Jean-Pierre BERTIN-MAGHIT, « *La Bataille du rail* : de l'authenticité à la chanson de geste », *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, tome XXIII, n° 2 (avril-juin 1986), n° spécial « Cinéma et sociétés », p. 280-300 ; Sylvie LINDEPERG, « L'opération cinématographique. Équivoques idéologiques et ambivalences narratives dans *La Bataille du rail* », *Annales histoire sciences sociales*, 1996/4 (juillet-août 1996), p. 759-779 ; Serge WOLIKOW, « *La Bataille du rail* : la création d'une image collective de la résistance des cheminots », in « René Clément », *L'Avant-scène cinéma*, n° 442 (mai 1995), p. 74-77.

29- La première affiche présente *Bataille du Rail* comme « un film de René Clément, réalisé en collaboration avec Résistance-Fer et avec l'appui matériel de la SNCF ». Le titre devient *La Bataille du rail* sur les affiches suivantes.

30- René CLÉMENT et Colette AUDRY, *Bataille du Rail*, Paris, Comptoir français de diffusion, 1949.

Forces françaises combattantes, en vertu du décret 366 signé le 25 juillet 1942 par de Gaulle, ou des droits des Combattants volontaires de la Résistance fixés par la loi du 17 avril 1946 (pensions, médailles)³¹.

Louis Armand pèsera de tout son poids, avec succès, pour cette reconnaissance d'un « réseau » Résistance-Fer. C'est lui qui, se présentant comme le chef du réseau Résistance-Fer, se charge de son homologation ministérielle en tant que réseau des Forces françaises combattantes. Le 18 mai 1945, dans une lettre à en-tête de la SNCF, sous la double casquette de directeur du Service central du Matériel et de président d'honneur de Résistance-Fer, Louis Armand écrit au colonel Dulac, chef de service à la France combattante, pour lui transmettre les renseignements demandés en vue de la liquidation de la situation de ses membres³² :

« L'organisation Résistance-Fer était divisée en cinq régions, comportant un responsable par région, des responsables d'arrondissement dépendant du responsable régional, des responsables locaux dépendant des responsables d'arrondissement, et des agents locaux. Ses membres étaient, en règle générale, des agents de la SNCF. La plupart rentrent dans la catégorie P1 : ils travaillaient pour l'organisation tout en continuant à assurer leur service au chemin de fer ; certains, toutefois, étaient des permanents (catégorie P2). Notre intention est de vous demander uniquement la liquidation de la situation des agents qui ont eu à supporter un dommage définitif du fait de leur activité. Il s'agit donc :

- 1- des agents permanents (P2) n'appartenant pas à la SNCF qui, à l'encontre de ceux qui appartiennent à la SNCF, n'ont pas été rémunérés alors qu'ils travaillaient pour la résistance ;
- 2- des agents fusillés, appartenant ou non à la SNCF, pour lesquels une pension sera à liquider. (Les avantages que la SNCF envisage d'accorder aux familles de ses agents fusillés doivent simplement

31- Sur ces droits nouveaux intéressant les anciens combattants, les déportés et les résistants, cf. le précieux guide *Memento de la Résistance*, édité en 1948 par le journal *L'Agent de liaison, organe de la Fédération des amicales de réseaux de la France combattante*. Le décret 366 instituait des devoirs, obligations et droits des membres, différents selon leur appartenance aux 3 catégories instituées : *catégorie O* : membres ayant une activité occasionnelle ; *catégorie P1* : membres ayant une activité continue sous couvert d'une occupation personnelle dont ils continuent à retirer un profit matériel ; *catégorie P2* : membres ayant une activité permanente consacrant la totalité de leur temps au service et se soumettant à une discipline totale, en particulier quant au lieu d'emploi et au genre d'activité à exercer (*Memento...*, *op. cit.*, p. 10).

32- Archives du Bureau Résistance, Dossier Résistance-Fer.

compléter les pensions servies par l'État.) Nous évaluons à 150 environ le nombre des membres de Résistance-Fer fusillés pour leur activité clandestine. Mais à ce chiffre viendront s'ajouter les déportés décédés en captivité ;

3- des déportés n'appartenant pas à la SNCF et ne recevant pas, par conséquent, les avantages que la SNCF accorde à ses propres agents déportés ;

4- des agents blessés à l'occasion de leur activité clandestine, ou déportés et qui conserveront une invalidité permanente à la suite de leur blessure ou de leur déportation. Pour ces agents également, la SNCF prévoit certains avantages, qui n'auront pour effet que de compléter les avantages accordés par l'État.

Nous pensons qu'au total, le nombre des agents pour lesquels la France Combattante aura à établir une proposition de pension, de décès ou de réforme, ne sera pas très élevé, puisqu'en dehors des 150 fusillés indiqués plus haut, le nombre des agents de Résistance-Fer qui ont été déportés pour leur participation active à la résistance doit être de l'ordre de 500. Je vous rappelle, à titre de mémoire, que le total des fusillés de la SNCF est de l'ordre de 400 et celui des déportés de l'ordre de 3 000.

Je pense que les assimilations de grades qui pourront être faites, sont les suivantes :

- responsable régional : chef de sous-réseau = chef de mission de 2^e classe,
- responsable arrondissement : chef de secteur = chargé de mission de 1^{re} classe,
- responsable local : chef de centre = chargé de mission de 2^e ou 3^e classe, suivant l'importance du centre,
- agent de liaison, de renseignement ou d'action = chargé de mission de 4^e, 5^e ou 6^e classe suivant l'importance des fonctions.

Je vous serais obligé de bien vouloir me donner votre accord pour me permettre de faire établir les dossiers de liquidation. »

Sans trop attendre, le 26 juin 1945, Louis Armand recevait une réponse de principe favorable de la direction générale des Études et Recherches chargée alors de l'instruction des dossiers³³ :

33- Ancêtre du SDECE, la DGER est alors, pour peu de temps encore, dirigée par Passy, l'ancien patron du BCRA. Dans une note annexée à ses *Mémoires* consacrée à l'évocation de ses contacts avec les réseaux de renseignements, Passy (André Dewavrin) évoque son premier contact (malheureusement non daté) avec Armand et son recrutement au profit du réseau Curie : « Je ne désirais pas faire entrer Armand dans un réseau déjà existant et ne voulais pas risquer de gâcher les intéressantes possibilités qu'il nous offrait ; aussi décidai-je d'abord de le faire contacter directement et régulièrement par un agent de liaison de la Centrale Prométhée. » *(suite de la note page suivante)*

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Commandant a donné son accord au rattachement de Résistance-Fer à mes services, aux fins de liquidation.

Je vous rappelle et vous confirme les modalités de cette liquidation, à savoir :

1- reconnaissance des services rendus.

Inscription au fichier-distinctions restant à traiter – attribution des diplômes et lettres de remerciements dont mes services pourront disposer éventuellement.

2- Pensions :

Nous reprenons en charge tous les fusillés ou décédés en déportation de Résistance-Fer, avec toutes les incidences que cela comporte sur les familles, en ce qui concerne les pensions.

3- Admission comme agents P2 ayant droit au pécule de tous ceux qui, n'appartenant pas à la SNCF, ont eu toute leur activité utilisée au profit de Résistance-Fer.

Pour ce qui est des assimilations de grade, à déterminer pour ces agents P2, la correspondance de fonction à grade exposée dans votre lettre du 18 mai 1945 doit rester votre base de travail, bien que le Commandement n'ait pas eu à en faire l'examen formel pour accord. »

Cet accord de principe ne signifie pas toutefois l'homologation officielle de Résistance-Fer comme réseau. Succédant à la DGER, ce n'est que deux ans plus tard que la Commission nationale d'homologation des forces de la France Combattante, dans sa séance du 17 octobre 1947, homologuait Résistance-Fer comme réseau « action » formé à partir du 1^{er} octobre 1943, « date à laquelle il est entré en contact avec Londres ». On lui reconnaissait sa nature d'unité combattante depuis ce 1^{er} octobre 1943 jusqu'au 30 septembre 1944, un « chef de réseau : Monsieur Armand » et l'importance des diverses missions accomplies :

(suite de la note 33)

À la suite d'une prospection dans les milieux polytechniciens, un réseau de « camarades » « bien placés dans les services et la haute administration », est créé : « ce réseau, auquel Armand fut rattaché, reçut le nom de Curie » (Colonel PASSY, *Mémoires du chef des services secrets de la France Libre*, Paris, Odile Jacob, 2000, p. 715-716). Il convient ici de souligner les liens naturellement facilités dans la Résistance entre ces polytechniciens que sont Louis Armand (né en 1905, promotion 1924), André Dewavrin (né en 1911, promotion 1932), et le plus jeune Jean-Guy Bernard (né en 1917, promotion 1938). Sans doute, en mai-juin 1945, Passy a-t-il répondu avec empressement à la requête d'Armand (cf. *infra*).

« - Fourniture régulière aux Alliés de renseignements détaillés sur les transports militaires allemands, ainsi que sur les transports qui alimentaient l'industrie de guerre ennemie et sur ceux dits « d'économie allemande » dont l'importance mesurait l'intensité du pillage de la France.

- Propagande active facilitée par les possibilités de déplacement, notamment au travers des lignes de démarcation, en vue de répandre les faits que l'occupant voulait tenir cachés, transport de correspondance d'une zone à l'autre, diffusion de tracts.

- Aide aux prisonniers évadés, aux déserteurs alsaciens-lorrains, aux Juifs, aux personnes recherchées par la Gestapo, passages clandestins des lignes de démarcation et des frontières, camouflage de personnes sous de fausses identités.

- Lutte contre la déportation des agents et des jeunes gens soumis au travail obligatoire désignés pour partir en Allemagne.

- Sabotage des locomotives et du matériel de transport et attentats directs contre les trains allemands.

- Mise au point d'un plan de désorganisation totale des chemins de fer, établi en liaison avec les Alliés, et exécuté à partir du débarquement. Cette opération réussie, malgré toutes les difficultés et les dangers si grands, a permis d'obtenir une paralysie des transports dont le général Koenig a pu dire qu'elle a été l'un des motifs les plus certains de la défaite des Allemands dans la bataille défensive qu'ils durent mener en France contre les Armées de la Libération. »

Bien que daté du 17 octobre 1947, le décret d'homologation, signé de Max Lejeune, ne parut toutefois au *Journal officiel* que bien plus tard, en juillet 1949³⁴.

Le décompte définitif des membres revendiqués par le « réseau » Résistance-Fer, agrégeant d'emblée tous les cheminots victimes à divers titres de l'occupation allemande tels que les agents exécutés en France ou déportés et morts en Allemagne, ainsi que « quelques camarades n'appartenant pas à la SNCF mais qui prirent sous l'occupation, une part importante dans la désorganisation des transports ennemis », aboutit à 4 760 cheminots ou assimilés. Leur répartition dans les trois catégories administratives reflète bien l'importance des cheminots dont l'activité régulière abritait les actes de résistance : alors que 819 résistants « professionnels » à temps plein étaient classés administrativement du point de vue des droits ouverts comme P2 (17 %) et que 342 agents ayant exercé une activité continue de résistance sous couvert de leur activité professionnelle étaient classés P1 (7 %), les 3 599 autres (76 %),

34- *Journal officiel*, 29 juillet 1949, p. 7433.

ayant coopéré de manière occasionnelle à la Résistance, étaient classés P0 : soit une très large et caractéristique majorité (83 %) de « légaux » ou « sédentaires ».

Ainsi, environ 1 % des cheminots de la SNCF, morts ou vifs, étaient reconnus avoir concouru à la « Bataille du rail » sous la bannière de Résistance-Fer, réseau de la France combattante officiellement reconnu *post mortem*, mais largement factice ! On n'avait pas demandé notamment aux nombreux morts divers leur agrément pour les placer sous cette bannière...

On conçoit qu'il y ait pu avoir un trouble certain chez quelques cheminots, qui bien que résistants, n'avait jamais entendu parler de Résistance-Fer à la SNCF ; tel ce Verot, mettant en doute la légitimité de son avatar, l'association Résistance-Fer³⁵ :

« Pendant l'occupation, parmi mes agents SNCF, personne n'entendit parler de Résistance-Fer. Après la libération, il fut décidé de créer d'une façon similaire à l'association des anciens cheminots combattants une association groupant tous les résistants cheminots, sans distinction de groupements de réseaux de résistance ayant but de rassembler tous les cheminots résistants et de continuer l'esprit de la résistance, de nous connaître, etc.

Pour pénétrer dans cette association, c'était facile, et pour cause les petits copains y pénétraient les premiers, preuves de résistance, pour quoi faire.

Nous ne disons pas que dans cette association *il n'y a pas de véritables résistants* [souligné dans l'original] mais nous doutons que tous soient de véritables résistants, nous pourrions fournir quelques échantillons.

Nous ne pouvons concevoir que Résistance-Fer, n'ayant jamais existé, ait pu être homologué à la France Combattante. »

Les mêmes archives du bureau de la Résistance révèlent un certain trouble chez les fonctionnaires qui eurent à se pencher plus tard sur le dossier de Résistance-Fer. Ainsi qu'en témoigne cette *Note* de Lormeau, président de la Commission nationale d'homologation des forces françaises combattantes du secrétariat d'État aux Forces armées, adressée le 27 avril 1950 au chef du 6^e bureau de la direction du personnel militaire de l'Armée de terre (DPMAT) :

« Il est exact que « Résistance Fer » n'a pas existé sous ce nom pendant l'occupation, tout au moins sous forme de réseau national indépendant. Mais il n'en est pas moins vrai qu'en octobre 1943

35- Archives du Bureau Résistance, Dossier Résistance-Fer.

des dirigeants de la SNCF ont placé l'organisation de résistance qu'ils commandaient sous le contrôle du DMN (général Chaban-Delmas) pour l'exécution du Plan Vert. À partir de ce moment, ils sont par conséquent rentrés dans le cadre des réseaux des FFC. C'est à ce titre qu'ils ont été reconnus en tant que tel une première fois le 11/6/45 par le colonel Passy³⁶, directeur de la DGER et ancien chef du BCRA, et une deuxième fois après avis de la CNH FFC. Le nom de Résistance-Fer a été donné à ce réseau parce qu'il était déjà consacré par l'usage. »

Plus tardive, datée du 1^{er} avril 1955, signée du même président Lormeau, une note sans destinataire, accompagnée de son brouillon, atteste d'un certain coup de force transformé en « fait accompli », aux conséquences sociales peu orthodoxes, avantageuses du moins pour les intéressés :

« Avant que le réseau « Résistance Fer » ne soit officiellement homologué, des états nominatifs de ce réseau comprenant les morts et les déportés avaient déjà été entérinés par l'organisme qui s'occupait à ce moment-là de la liquidation des réseaux (avenue Georges-Mandel, je ne sais plus le nom de cet organisme). Si bien que lorsque la Commission a été créée en 1946 et qu'elle a eu à homologuer officiellement les états, elle s'est trouvée placée devant le fait accompli, la plupart des cas ayant déjà été traités sur le plan financier. Elle n'a pas voulu risquer de faire reverser par les familles, les sommes qu'elles avaient perçues et n'a pas tenu compte de la date d'homologation du réseau. »

En fin de compte, le réseau Résistance-Fer avait-il eu donc une réelle consistance ? Dans son ouvrage, Paul Durand lui-même livre des témoignages éloquentes de ces cheminots résistants anonymes, rattachés *après coup* à Résistance-Fer : « Je suis venu [à la résistance] individuellement, de ma propre initiative, ayant déjà connu les Allemands au cours de la guerre de 1914-1918, pendant l'occupation de Lille. J'ai répondu à l'appel de mon inspecteur lui-même sur l'invitation de son chef d'arrondissement. Il faut noter que la plupart des réseaux se sont révélés après la Libération et qu'en ce qui me concerne, je ne connaissais pas de réseau. Si j'ai été inscrit au Mouvement *Résistance-Fer*, c'est en octobre 1944, sollicité par ce mouvement qui avait entendu parler de mon action³⁷. » L'un des chefs de la Résistance à Bar-le-Duc, pharmacien de son état, témoigne : « La *Résistance-Fer*, connue plus tard, après la Libération, appartenait à toute la Résistance. Jamais durant la guerre,

36- Nous n'avons pas trouvé trace de cette intervention de Passy qui, à l'évidence, a facilité si ce n'est précipité la reconnaissance sollicitée par Louis Armand.

37- Paul DURAND, *op. cit.*, p. 328. Résistance-Fer est en italique dans l'original.

aucun agent de la SNCF n'a milité ici sur un réseau ou une profession. Chacun a fait, là où il était, selon son métier ou ses dons, ce qu'il croyait devoir faire³⁸. » De ces témoignages, Paul Durand lui-même allait donc tirer en 1968 le constat suivant : « Ce qui fut dans la suite appelé la *Résistance-Fer* n'a donc jamais, pendant les hostilités, correspondu à un réseau concret et spécialisé. La *Résistance-Fer* fut essentiellement un *esprit* [souligné par G.R.] qui envahit de toutes parts les voies ferrées françaises. L'association qui retint ce titre précisément en vue de conserver cet esprit patriotique n'a été créée qu'en 1944, après la Libération de Paris³⁹. »

Résistance-Fer, un « esprit de corps » transformé en opportunité managériale ?

Le 17 mai 1945, Résistance-Fer était citée à l'ordre des Armées par de Gaulle, cette citation comportant l'attribution de la Croix de guerre avec palme. En novembre 1945, au cours d'une prise d'armes à Spire, le drapeau de Résistance-Fer allait être ainsi décoré de la Croix de guerre avec palme par le général Koenig. Puis la Médaille de la Résistance avec rosette lui était attribuée. Outre ces distinctions honorifiques, à titre individuel Résistance-Fer pouvait se flatter aussi de compter en son sein quelques 1 600 membres décorés après la Libération pour faits de guerre : 4 de la cravate de la Légion d'honneur, 36 de la rosette d'officier, 127 de la croix de chevalier, 102 de la Médaille militaire, 550 de la Croix de guerre, 100 de la rosette de la Résistance et 750 de la Médaille de la Résistance.

La Légion d'honneur fut proposée à l'association Résistance-Fer mais son président général Brunet suggéra qu'elle soit plutôt attribuée à la SNCF : d'une part, tous les cheminots résistants n'étaient pas forcément membres de l'association, d'autre part, tous les cheminots, même en dehors de la Résistance, avaient bien fait leur devoir...

C'est donc à la communauté cheminote, le 4 mai 1951, que fut remise la croix de la Légion d'honneur par le Président de la République Vincent Auriol. Le directeur général de la SNCF Louis Armand rappela alors « qu'en conférant à l'ensemble de la corporation cette distinction, le gouvernement a montré qu'il était averti de l'existence chez les cheminots d'un esprit de corps si actif, si prononcé, que cette décoration collective serait ressentie par chacun de nous comme un bonheur particulier, comme un accroissement précieux de son patrimoine moral ».

38- *Ibid.*, p. 335.

39- *Ibid.*, p. 336.

Une autre interprétation, d'essence « managériale », émerge alors de ce soutien continu de la SNCF et son dirigeant Louis Armand à Résistance-Fer, sublimé en quelque sorte de cet *esprit de corps* ainsi mis au service de la « seconde bataille du rail », celle de la prompte et indispensable reconstruction du réseau ferré. De l'union corporative aguerrie dans la Résistance à l'élan professionnel consensuel ravivé pour la Reconstruction, d'une bataille du rail à l'autre, la mobilisation cheminote ne devait pas s'arrêter, stimulée autant que gratifiée par le *curtus honorum* de Résistance-Fer et/ou de la SNCF. Louis Armand, qui avait fait ses preuves dans la première bataille, dirigeant exemplaire, arrêté, menacé d'être déporté, pouvait compter sur cet appel à l'esprit de corps et à ce « patrimoine moral » des cheminots pour conduire et gagner la seconde bataille de la SNCF, l'œuvre de reconstruction de son réseau...

Cette interprétation n'est pas mise en défaut par une analyse comparée du destin corporatif des postiers résistants⁴⁰. Tous les ingrédients sont réunis pour en faire l'autre et unique seconde corporation fonctionnellement – professionnellement et techniquement – résistante : contrôle et/ou sabotage des moyens de transmission, facilités de déplacement ferroviaire des ambulants, écoutes clandestines des communications allemandes, jusqu'à l'exécution du Plan violet... Les similitudes entre cheminots et postiers sont importantes en termes d'atouts professionnels pour des informations stratégiques de première importance, dès lors que l'on sait ce qui transite dans tel train ou derrière tel message codé allemand, que l'on connaît précisément les points sensibles du réseau des voies ferrées ou des lignes et câbles de transmissions et la manière de les mettre hors de service au moindre coût, que tous les cheminots roulants et les postiers ambulants sont des vecteurs privilégiés. D'ailleurs, il est intéressant de rapprocher à ce titre les citations à l'ordre de l'Armée par de Gaulle attribuées à six mois d'intervalle aux deux réseaux cousins, Résistance-Fer puis Résistance PTT.

Pourtant il est certain que la « Résistance PTT » n'accéda jamais à la popularité de la « Résistance-Fer »... Il est vrai qu'aucun de ses résistants héros de l'ombre ne sera un cadre institutionnellement haut placé dans la hiérarchie avant de devenir après guerre le dirigeant suprême des troupes de postiers !

40- Nous résumons ici, faute de place, une thèse plus amplement développée et argumentée lors du colloque.

Les deux citations à l'ordre de l'Armée par de Gaulle

Résistance-Fer Décision n° 751 17 mai 1945	Résistance PTT Décision n° 1249 16 octobre 1945
<p>« Sur proposition du Ministre de la Guerre, le Président du Gouvernement provisoire de la République française, Chef des Armées, cite À l'ordre de l'armée l'organisation RÉSISTANCE-FER</p> <p>« Les cheminots résistants, regroupés dans Résistance-Fer, ont lutté pendant toute la durée de l'occupation avec ténacité, courage et discipline, en dépit de tous les risques, pour la cause de la France et de la Liberté.</p> <p>« Leur activité dans la Résistance s'est exercée sous toutes les formes et a été particulièrement nuisible à l'occupant.</p> <p>« Sur le plan militaire, ils ont apporté une contribution importante à l'effort de guerre des Alliés en les renseignant régulièrement sur les transports ennemis et en sabotant ces transports.</p> <p>« Après le débarquement, ils ont exécuté sans défaillance un plan de désorganisation des chemins de fer préparé à l'avance, contribuant ainsi, pour une large part, à la paralysie des transports qui a été l'un des motifs les plus certains de la défaite des Allemands dans la bataille défensive qu'ils durent mener en France contre les armées de la Libération.</p> <p>« Cette citation comporte l'attribution de la Croix de Guerre avec palme. »</p> <p>« Fait à Paris le 17 mai 1945 « <i>Signé</i> : DE GAULLE. »</p>	<p>« Sur proposition du Ministre de la Guerre, le Président du Gouvernement provisoire de la République française, Chef des Armées, cite À l'ordre de l'armée RÉSISTANCE PTT</p> <p>« Magnifique mouvement qui a groupé plus de 10000 membres du Corps des fonctionnaires et des agents des Postes, Télégraphes, Téléphones.</p> <p>« Dès 1940, a commencé à militer dans la clandestinité, aidant au transport de documents et à la diffusion d'ordres, plus particulièrement à l'aide de postes-émetteurs.</p> <p>« A par la suite travaillé en liaison avec les services de renseignements, luttant contre les mouvements à caractère pro-allemand, et contribuant largement au bon fonctionnement des liaisons sur l'ensemble du territoire.</p> <p>« Dès les premières heures de la Libération, a pris une part prépondérante à la destruction des moyens de transmission de l'ennemi, tout en protégeant avec succès les installations nécessaires aux forces alliées.</p> <p>« A payé un lourd tribut dans la lutte menée contre l'envahisseur : près de 800 tués, 1 500 déportés.</p> <p>« Cette citation comporte l'attribution de la Croix de Guerre avec palme. Elle ne sera pas publiée au Journal Officiel de la République française. »</p> <p>« Fait à Paris le 16 octobre 1945 « <i>Signé</i> : DE GAULLE. »</p>



