

Revue d'histoire
des chemins de fer

Revue d'histoire des chemins de fer

34 | 2006

Les cheminots dans la Résistance

Le grief fait aux cheminots d'avoir, sous l'occupation, conduit les trains de la déportation

Christian Chevandier



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/537>

DOI : 10.4000/rhcf.537

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2006

Pagination : 91-111

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Christian Chevandier, « Le grief fait aux cheminots d'avoir, sous l'occupation, conduit les trains de la déportation », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 34 | 2006, mis en ligne le 12 mai 2011, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/537> ; DOI : 10.4000/rhcf.537

Tous droits réservés

Le grief fait aux cheminots d'avoir, sous l'occupation, conduit les trains de la déportation

Christian Chevandier

Maître de conférences, université de Paris I – Panthéon-Sorbonne

« Certains voudraient que la France ait été résistante ou collaboratrice, innocente ou coupable, et ces affirmations tranchées sont l'ultime recours de la polémique. Cette instrumentalisation de l'histoire permet de soutenir l'éloge ou le blâme, mais elle interdit de comprendre et d'expliquer. [...] Les déchirures du corps social ne cicatrisent pas par le refoulement, et l'anathème échoue à les conjurer ; il faut les assumer et les surmonter par un effort d'intelligence. C'est-à-dire d'histoire. » Dans la dernière phrase à l'introduction de *La Résistance. Une histoire sociale*, ouvrage qu'il a dirigé¹, Antoine Prost ramène l'historien à sa mission, à sa fonction, loin de polémiques quelque peu vaines, quand bien même elles revivifient d'inextinguibles souffrances. La réalité, la portée, les circonstances et les effets du rôle de la SNCF dans la déportation des personnes persécutées par l'occupant du fait de leurs engagements ou de leur catégorisation par les nazis sont relativement bien connues et de nombreux travaux ont été menés à ce sujet, particulièrement lors des deux dernières décennies.

Dans le présent texte, je propose non pas de m'intéresser aux faits survenus dans la première moitié des années 1940 mais bien à l'influence de leur évocation, par l'élaboration, la perpétuation, la fragilisation d'une mémoire, sur l'identité du groupe social des cheminots. J'ai déjà évoqué le thème développé ici dans ma communication au colloque organisé par l'AHICF en juin 2000, consacrée à la construction et aux enjeux de la mémoire de la Seconde Guerre mondiale dans le monde ferroviaire français². J'y signalais l'apparition, au milieu des années 1980, d'un grief manifesté envers l'institution SNCF et les cheminots, celui

1- Antoine PROST (dir.), *La Résistance. Une histoire sociale*, Paris, Les Éditions de l'Atelier/Les Éditions ouvrières, 1997, p. 8.

2- « La SNCF, les cheminots et la Seconde Guerre mondiale : 1945-2000 », in Marie-Noëlle POLINO (éd.), *Une entreprise publique pendant la guerre : la SNCF, 1939-1945*, Paris, PUF, 2001, p. 305-321. La présente communication s'inscrit dans la continuité de cette approche à laquelle je renvoie le lecteur pour une lecture liminaire permettant une mise en perspective et la présentation des principaux acteurs.

d'avoir acheminé jusqu'à la frontière du Reich les trains de déportés ; je me trompais d'une demi-décennie puisque, en France, la première manifestation de ce grief se trouve dans un ouvrage américain traduit au début des années 1980³. Cette critique surprend moins car nous y sommes habitués ; elle est largement diffusée aujourd'hui⁴, et c'est bien son histoire récente et ses effets sur la mémoire fondatrice de l'identité cheminote que je vais observer ici. Mon approche est intimement liée à la mémoire de la résistance des cheminots puisque, par le procès qui leur est fait d'avoir conduit les locomotives qui ont tracté ces convois, c'est bien l'influence, la probité, la réalité même de leur engagement qui sont peu ou prou mises en cause. Avoir failli en conduisant ces trains interdirait aux cheminots de se targuer de l'héritage des travailleurs du rail qui ont combattu les nazis.

Un reproche encore formulé

Depuis le colloque de 2000 cette préoccupation subsiste⁵. Dans le texte liminaire du catalogue de l'exposition *Les Cheminots dans la Résistance*, Louis Gallois y fait une allusion sans équivoque⁶. Elle a même été l'objet

3- La première occurrence que j'avais repérée se situait en 1985. La bibliographie publiée avec les Actes du colloque (p. 369, par Geneviève Chauveau avec le concours de Marie-Noëlle Polino) signale que *Vichy et les Juifs*, de Michael Marrus et Robert O. Paxton (Paris, Calmann-Lévy, collection « Diaspora »), l'évoquait dans une version publiée en français en 1981 : « Une autre abstention, singulière, se rapporte à l'organisation des chemins de fer français, qui fit en sorte d'opposer une résistance étendue et bien organisée à toutes les exigences allemandes, exception faite des déportations à l'Est. [...] Rien ne s'interposa pour empêcher les transports à Auschwitz, même pendant l'été 1944, lorsque le sabotage provoqua de graves déraillements et affecta d'autres convois. Aucun des 85 convois de Juifs déportés ne dérailla ou ne subit d'autres avaries. »

4- Ainsi, Marc Ferro, dont les travaux sur les images et la mémoire font référence, dans le chapitre « La France et la mémoire » de *Cinéma, une vision de l'histoire* (Paris, Editions du Chêne, 2003), présente ainsi une photographie de plateau de *La Bataille du rail* : « Les cheminots, les premiers à résister... (puis ils laissèrent emmener les déportés) » (p. 79).

5- Dans son discours de clôture, le ministre, Jean-Claude Gayssot, avait accordé une place réelle à ce thème : « Mais l'entreprise, ce sont aussi ceux qui ont fait le choix du Front social du travail au service de Vichy et des nazis. Ce sont ces trains du STO, les trains de déportation des patriotes dans les camps de concentration, les trains de la honte entraînant vers la mort des dizaines et des dizaines de milliers de déportés juifs de France dont seulement 3 % survivront », *Une entreprise publique, op. cit.*, p. 356.

6- « Pendant quatre ans, le chemin de fer constitue pratiquement le seul mode de transport pour les moyennes et longues distances, des voyageurs comme des marchandises. Son rôle, pendant la guerre, est aussi déterminant, utilisé pour le pire par les uns, moyen de lutte contre l'occupant et la barbarie pour les autres », *La Lettre de la Fondation de la Résistance*, numéro spécial « Les cheminots dans la Résistance », 2005, p. 3. Notons qu'il a été « utilisé pour le pire » et point l'instrument du pire.

d'un livre, *Les Convois de la honte*⁷, dont la couverture reproduit la photographie par l'arrière d'une locomotive à vapeur dont le mécanicien ou le chauffeur, qui porte petite moustache et mèche à droite sur le front, se tourne l'air mauvais vers le photographe ; le créneau éditorial de l'éditeur tout comme l'indigence du contenu révèlent plutôt, de manière paradoxale, une absence d'intérêt d'éventuels lecteurs déjà rassasiés par les travaux consacrés à ce thème par des chercheurs. L'ouvrage très critique : *SNCF. La machine infernale*⁸, publié un an plus tôt, s'il lui est arrivé de s'aventurer dans l'histoire ferroviaire et cheminote, n'aborde pas, par un biais ou un autre, la Seconde Guerre mondiale. En revanche, le thème est souvent évoqué dans les médias, pouvant reprendre des arguments de la défense des collaborateurs⁹. Même lorsque le sujet n'est pas directement en rapport, le train n'en est pas moins convoqué pour suggérer un sort funeste¹⁰, voire pour annoncer un reportage sur la protection accordée aux persécutés¹¹, tandis que le monde ferroviaire reste une référence dès qu'il s'agit de la Résistance¹².

7- Raphaël DELPARD, *Enquête sur la SNCF et la déportation*, Paris, Michel Lafon [à ne pas confondre avec Robert Laffont !], 2005. Pour une critique sur le fond, voir Georges RIBEILL, « Logistique militaire, wagons et... Shoah », *Le Rail*, n° 115 (février-mars 2005), p. 38-40.

8- « L'enquête choc que les clients et les cheminots attendaient » indique le bandeau placé par l'éditeur. Nicolas BEAU, Laurence DEQUAY et Marc FRESSOZ, *SNCF. La machine infernale*, Paris, Le Cherche Midi, 2004. Alors que cet éditeur publie également les ouvrages de Maurice Rajfus, consacrés notamment à l'antisémitisme, à l'occupation et à la police, le thème des trains de la déportation aurait pu être évoqué dans ce livre.

9- « Papon condamné à 2 500 euros d'amende pour port illégal de la Légion d'honneur. Il n'a pas non plus le droit de porter sa casquette de chef de gare depuis qu'il ne fait plus partir les trains », *Charlie Hebdo*, 20 octobre 2004. Un quart de siècle plus tôt, c'est Jean Leguay, ancien délégué en zone occupée de René Bousquet, le secrétaire général de la police de Vichy, qui tentait de minimiser son rôle en évoquant celui du « chef de gare qui faisait partir les trains », *Le Monde*, 30 mai 1979.

10- Ainsi, *l'Histoire de la police parisienne*, coproduite par FR3 Île-de-France et Prodoc en 2005, de Kathrin Thompson et Charles Diaz, montre, pour le récit de la rafle dite du Vel' d'Hiv' des 16 et 17 juillet 1942, l'interview d'un historien effectuée sur la ligne de chemin de fer de la Petite ceinture (hors service depuis 1933). Si la plupart des victimes de cette opération furent déportées par rail à partir du 19 juillet puis exterminées dans les camps, la technologie ferroviaire n'a pas été utilisée lors de cette rafle.

11- « Certains rails, certains quais ont mené à l'enfer. Ce terminus, celui du Chambon-sur-Lignon, était un refuge » [premier plan sur un aiguillage], Journal de 20 heures, TF1, 8 juillet 2004.

12- L'indicatif de l'émission de France Culture consacrée aux résistants, pour le soixantième anniversaire de la Libération à l'été 2004, comportait des sons émis par une locomotive à vapeur, puis un extrait de la *Marseillaise* et quelques notes de jazz.

L'évocation du chemin de fer s'est d'ailleurs maintenue tout au long des deux dernières décennies du siècle et, lorsque Simon Nora évoquait au milieu des années 1980 son action dans le maquis, il insistait sur cette dimension alors que les sabotages ferroviaires n'ont pas été caractéristiques du Vercors, tout autant du fait de l'implantation des réseaux que du calendrier des différents plans de la Résistance¹³.

Sans aucun doute, ce procès est dans l'air du temps qui accable les générations passées de tous les maux et l'on peut penser que ceux qui réprimandent les cheminots d'alors de n'avoir pas fait dérailler les trains leur feraient grief, si cela s'était passé, d'avoir ainsi tué des déportés pour en épargner éventuellement d'autres, tout comme d'aucuns reprochent aux Alliés de ne pas avoir bombardé les camps d'extermination¹⁴ tout en les critiquant pour leurs raids sur les villes normandes au moment du débarquement, voire sur les cités allemandes ou japonaises. De même, il fut un temps où il était regretté que l'action des cheminots, des résistants et des Alliés ait rendu plus lent, plus insupportable pour les victimes, l'acheminement des derniers convois de déportation¹⁵. Sur le moment, il y eut même de vives discussions dans les wagons sur l'opportunité d'une évasion¹⁶.

Rappelons-le, tant la légende d'un oubli et d'un tabou peut avoir un certain succès, le rôle des chemins de fer était perçu dès l'origine et a été rapidement évoqué, sans qu'une distinction soit établie entre les différentes populations déportées et le sort qui fut ensuite le leur. Ainsi,

13- « J'ai fait certes sauter moins de trains rue Saint-Guillaume qu'autour du Vercors, mais, déontologiquement, l'esprit n'était pas très différent », entretiens avec Marcel Gauchet, *Le Débat*, mai-septembre 1986, cité par Claire ANDRIEU, *Pour l'amour de la République. Le Club Jean-Moulin 1958-1970*, Paris, Fayard, 2002, p. 205. Des actions contre les trains ont bien sûr eu lieu autour du Vercors, avec une régularité dans la Drôme, avant, pendant et après la « République du Vercors » ; voir, à ce propos, Gilles VERGNON, *Le Vercors, histoire et mémoire d'un maquis*, Paris, Les Éditions de l'Atelier, 2002.

14- « Si ces bombardements avaient été effectués, s'ils avaient fait parmi les internés, comme le donnent certaines estimations, de 10 000 à 15 000 victimes, si les nazis avaient continué de mettre à mort des Juifs par dizaines de milliers, en revenant par exemple aux fusillades des temps des *Einsatzgruppen*, peut-être que la célébration du soixantième anniversaire de la libération d'Auschwitz verrait se développer une polémique sur le thème : était-il bien utile de tuer sous les bombes des détenus pour en épargner éventuellement d'autres ? », Annette WIEVIORKA, *Auschwitz, 60 ans après*, Paris, Robert Laffont, 2005, p. 224.

15- *La Vie du rail*, 23 août 1964.

16- Voir ainsi Alain QUILLEVERÉ, « Alfred Bilan 1917-1945. Itinéraire d'un Trégorois mort en déportation », mémoire de maîtrise d'histoire contemporaine, université de Paris I – Panthéon-Sorbonne, 2005, 2 vol. ; vol. 1, p. 143.

une brochure de photographies de Lyon sous l'occupation parue en décembre 1944 présente dans la page qu'elle intitule « Déportation » deux photographies (fig. 1). La première, celle d'une voiture de troisième classe prise sur les quais de la gare de Perrache, en face du buffet, comporte cette légende : « La gare de Lyon-Perrache aura vu, par milliers, des départs d'ouvriers pour l'Allemagne. Mais que de fois les wagons furent recouverts d'inscriptions "séditieuses" que les Allemands faisaient parfois effacer sous la menace des mitrailleuses ! » Le second cliché, pris un peu à l'écart, plus près des quais du Rhône, présente deux cars automobiles vides entre lesquels se place un groupe d'une quinzaine de civils qui portent des bagages devant, non des wagons, mais trois voitures à voyageurs. Les seuls uniformes sont ceux de cinq soldats allemands, casqués et armés. La légende est ainsi rédigée : « Un instantané unique. Tandis que s'embarque un lamentable cortège de déportés : israélites, femmes, enfants, la consigne est formelle : aucun civil dans un rayon de 200 m. Et pourtant, au péril de sa vie, sur un quai de Perrache, le photographe a pu saisir cette scène si caractéristique¹⁷. » Aucune mention n'est faite dans ce document de la déportation des résistants et opposants au régime. Les enfants y sont mentionnés, alors qu'il n'est pas possible d'en distinguer sur le document. La persécution des enfants était d'ailleurs un élément de poids dans la dénonciation de la politique raciste des nazis : « À quelle autre époque les enfants furent-ils arrachés à leurs mères, entassés dans des wagons à bestiaux tels que je les ai vus, par un sombre matin à la gare d'Austerlitz ? » demandait François Mauriac¹⁸.

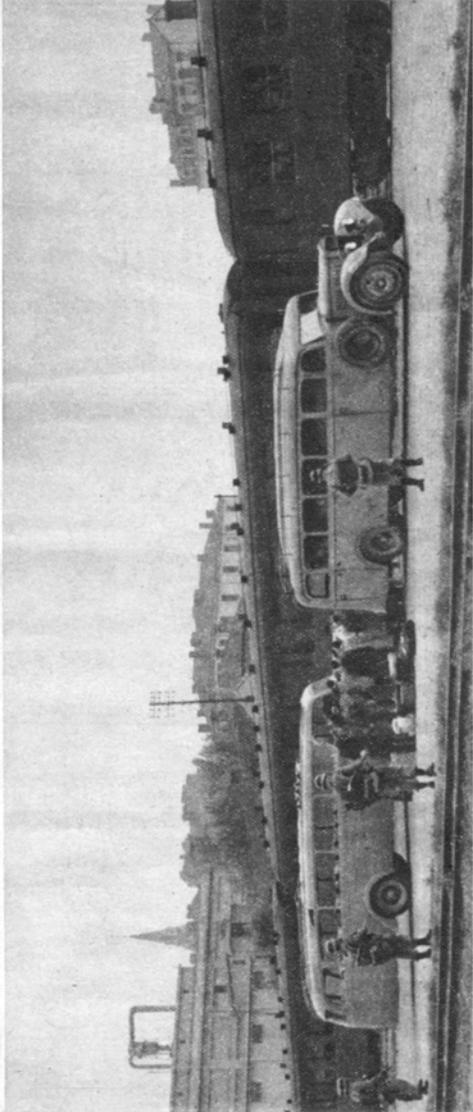
Plus largement, le rôle stratégique et tactique des chemins de fer n'était alors en rien ignoré et pouvait se révéler un argument efficace : lorsque Eisenhower a donné l'ordre d'évacuer Strasbourg, libérée par les troupes de Leclerc et proie facile lors d'une contre-offensive allemande, de Gaulle lui a signifié que les Français défendraient la ville. Et à la menace de priver d'essence ses soldats, le chef de la France

17- [Anon.], *Lyon sous la botte*, Lyon, Éditions La plus grande France, 1944, p. 27.

18- Notons que s'il vitupère contre l'époque, il ne met pas en cause la technologie. François MAURIAC, *Cahier noir*, Paris, Éditions de Minuit, 1947. François Mauriac n'a pas été directement le témoin de cette scène, que lui a rapportée son fils Claude qui avait accompagné sa mère à la gare d'Austerlitz le 20 juillet 1942 et noté : « Un long train de marchandises cerné par des forces policières imposantes, avec de pâles visages d'enfants pressés aux étroites ouvertures des wagons à bestiaux... Maman est bouleversée par ce spectacle... Toute la journée, j'ai gardé la hantise de cette vision déshonorante : un convoi de gosses juifs, menés vers quels bagnes ? Et les mères ? Où étaient les mères ? On ne peut imaginer l'étendue des souffrances ainsi engagées... », cité par Jean Lacouture, *François Mauriac*, Paris, Seuil, 1980, p. 375.



Figure 1.
Extrait de *Lyon sous la botte*, Lyon, éd. La plus grande France, déc. 1944, p. 27.
Photos Rougé.



combattante a rétorqué en des termes qui soulignaient le lien étroit entre la nation et ses chemins de fer : « En privant les nôtres des moyens de combattre, lui-même s'exposerait à voir le peuple français lui retirer, dans sa fureur, l'utilisation des chemins de fer et des transmissions indispensables aux opérations¹⁹. » Il n'empêche que, dans le domaine des représentations, la complexité doit prévaloir. Si l'image du cheminot héroïque préexiste à la Résistance, les capacités de rébellion de la corporation, qui n'avait pas connu de conflit social depuis deux décennies, étaient loin d'être une évidence. Dans *Regain*, le paysan dit au cheminot, Jasmin Gaubert, qui enlève sa veste pour prendre la charrue : « En général, les costumes pour obéir, c'est pas des costumes pour travailler²⁰. » Ce n'est cependant qu'avec la plus grande prudence que tous ces documents doivent être mis en relation : en 1944, à un moment où les sabotages étaient intenses, notamment en Bretagne, les autorités allemandes diffusaient un documentaire sur le parfait fonctionnement de la SNCF et le magnifique travail des cheminots français.

Si les recherches ont été menées sur « qui savait quoi »²¹, il convient d'insister sur le fait que l'appréhension d'un phénomène original, quand bien même il parvient à la connaissance d'un sujet, ne va pas de soi : « En 1943 je pense, j'ai reçu des premiers renseignements sur l'existence des chambres à gaz. J'ai refusé de les publier parce que je ne les ai pas crus. J'ai pensé que, vous savez, comme on avait fait pendant la guerre de 1914-1918, on avait publié des tas d'histoires qui étaient des faux. C'est seulement quand je suis arrivé à Buchenwald que j'ai compris que, effectivement, tout était possible et que, effectivement, les chambres à gaz n'étaient pas si incroyables que cela. Ça, c'est très intéressant parce que mon réflexe était le réflexe du commun des mortels, nous ne pensions pas que des choses pareilles étaient possibles²². » Par leur

19- Charles de GAULLE, *Mémoires de guerre*, tome 3, *Le Salut*, Paris, Plon, 1963, p. 175.

20- Dialogue de Marcel Pagnol d'après Jean Giono. Le film sort en 1937, après les grèves du printemps 1936 auxquelles les cheminots n'ont pas participé.

21- Stéphane COURTOIS et Adam RAYSKI (dir.), *Qui savait quoi ? L'extermination des Juifs 1941-1945*, Paris, La Découverte, 1987.

22- David ROUSSET, entretiens avec Émile COPFERMANN, France Culture, 1989. Quant aux atrocités commises par les Allemands pendant la Grande Guerre en Belgique et dans les départements français occupés, nous savons aujourd'hui qu'il ne s'agissait pas de « bobards de guerre », John HORNE et Alan KRAMER, 1914. *Les atrocités allemandes*, Paris, Tallandier, 2005. Même le résistant allemand Gerhard Leo, infiltré au sein de la Transportkommandantur de Toulouse, fort au fait de la répression nazie et ayant entendu le récit de témoins des opérations menées sur le front est, d'un cheminot allemand parlant d'un wagon plein de cadavres, d'un soldat de la Wehrmacht relatant un massacre commis par un *Einsatzgruppe*, ne parvenait pas à accorder crédit aux informations (suite de la note page suivante)

présence au sein des emprises ferroviaires, les cheminots n'en étaient pas moins perçus comme ayant d'indéniables connaissances des infamies qui y étaient commises et c'est bien pour cela qu'en mars 1944 le journal clandestin du mouvement Libre Patrie présente sur une page un dialogue entre un voyageur et un cheminot qui lui révèle avec force détails ce qui se passe en gare de Compiègne²³.

Dernier élément d'une mise en perspective sur un temps court, la place que d'aucuns pourraient juger trop importante accordée à la Seconde Guerre mondiale dans l'histoire de la SNCF. Le classement volontariste des archives de la première décennie de la SNCF est somme toute un handicap pour une approche plus large et seul un esprit peu curieux, qui ne se serait pas donné la peine d'aller voir les nombreux travaux produits par les chercheurs depuis la convention signée en 1992 entre la SNCF et le CNRS qui a institué ce qui deviendra le rapport Bachelier, pourrait soupçonner les historiens et la SNCF de vouloir faire le silence sur ce sujet²⁴. J'insiste cependant sur le fait que ce temps court s'inscrit en un temps forcément plus long. Souvent, lorsqu'il fut question

(suite de la note 22)

qui concernaient la mise à mort de « trains entiers de déportés » dans les chambres à gaz et lui parvenaient à partir de 1943 : « La raison se refusait tout simplement à reconnaître comme une réalité cette incroyable nouvelle », Gerhard LEO, *Un Allemand dans la Résistance. Le train pour Toulouse*, Paris, Tirésias, 1997 (première édition en allemand en 1988), p. 81.

23- « Compiègne 1944 », *Vérité*, n° 1 (3 mars 1944), reproduit in Benoît CRAUSTE, « Libre Patrie 1940-1944 », mémoire de maîtrise d'histoire contemporaine, Paris I – Panthéon-Sorbonne, 2005, vol. 1, p. 173. Le fondateur du mouvement, Louis Pascano, devint médecin à la SNCF après la guerre et sa veuve explique qu'il fit ce choix parce qu'il avait été sauvé par un cheminot en gare de Compiègne. Son activité dans la Résistance le mit en rapport étroit avec des employés de la SNCF, voir ainsi p. 65-66, 73, 102, 116, 118, 132 et 138.

24- Ce qui ne doit pas empêcher les chercheurs qui participent aux activités d'associations comme l'AHICF, ou qui travaillent avec des cadres d'entreprises ou d'administrations, des syndicalistes, des militants politiques, des hommes d'Église, etc., de prendre garde à l'empathie ainsi suscitée. Si ceux-ci ont tendance à prolonger dans le cadre d'une activité associative une démarche identitaire, l'historien n'a pas à entrer dans de telles considérations. Ainsi, lorsque le directeur du groupe de recherche 2539 du CNRS (« Les entreprises françaises sous l'Occupation ») a demandé la publication dans la *Revue d'histoire des chemins de fer* des actes du colloque « Les transports en France sous l'Occupation » (Le Havre, 17-19 mars 2005), il a été précisé lors de la discussion où elle fut évoquée que cette sollicitation se situait « à un moment où cet engagement de l'association pourrait contrarier la tactique de communication de la SNCF sur l'attitude et les responsabilités de l'Entreprise pendant l'Occupation ». La principale réticence venait cependant du fait que les travaux éventuellement publiés « touch[ai]ent à d'autres modes de transport que le rail ». Compte rendu de la réunion du comité scientifique de l'AHICF, 26 mai 2004.

de choisir le thème du concours annuel de la résistance et de la déportation, la résistance des cheminots a été proposée. Ce sujet a été écarté du milieu des années 1980 à celui des années 1990 par des associations de déportés juifs, précisément pour les raisons dont il est question ici. Ce thème n'a toujours pas été retenu, mais c'est plutôt parce que lui sont préférés des sujets en rapport avec les commémorations ou dont les promoteurs pensent qu'y sont plus sensibles les médias qui conditionnent le public de lycéens et de collégiens sollicités pour ce concours.

Un discours tenu en son temps

C'est bien à l'ensemble des cheminots que s'adresse le reproche d'avoir tracté les trains de la déportation et même si, du fait d'un départ précoce en retraite, aucun de ceux qui sont en activité n'était né au moment des faits excipés, la plupart en sont fort marris²⁵. Tout autant que la participation aux activités des réseaux et mouvements de la Résistance, c'est l'entraide, la résistance au quotidien qui peut paraître en être niée. Avec l'exemple maintes fois cité des cheminots faisant parvenir à bon port, lorsque cela était possible, les petits mots jetés des trains par les déportés²⁶, nous sommes bien, également parce que la dialectique intentionnalité/fonctionnalité s'y présente comme essentielle, au sein de ce qui était une forme de résistance.

J'avais envisagé l'hypothèse d'une attaque contre le groupe social, par le biais de la mise en cause d'un des éléments forts de sa mémoire structurante, parce qu'il est devenu la corporation emblématique de la lutte sociale, un peu comme les cheminots sont plus communément

25- La réception de cette mémoire est là spécifique, lorsque d'autres groupes sociaux apprécient fort la réprobation dont peuvent faire l'objet leurs prédécesseurs. Sans rappeler le discours officiel, que j'ai eu l'occasion d'entendre au début du XXI^e siècle, d'un membre du corps préfectoral expliquant lors d'une commémoration que, lui, ne pouvait dire s'il aurait été un Jean Moulin et craignant d'avoir sous l'occupation agi comme un autre des ses collègues, Maurice Papon, je remarque l'intérêt des policiers à évoquer aujourd'hui les périodes de l'occupation et de la guerre d'Algérie où leur corporation ne fut pas très glorieuse.

26- Maintes fois cité parce qu'il s'agissait d'une pratique généralisée. Pour l'itinéraire d'un de ces messages, ramassé et envoyé à ses destinataires par des gardes-barrières, Alain QUILLÉVÉRÉ, maîtrise citée, vol. 1, p. 142-143 ; voir sa reproduction, vol. 2, p. 38 et dans l'exposition *Les Cheminots dans la Résistance*.

victimes d'agressions après les grèves²⁷. La chronologie comme les rythmes de l'énoncé de ce grief démontrent que ce n'est pas le cas. Le reproche est apparu au tout début des années 1980, à un moment où les cheminots n'avaient pas cette réputation de combativité sociale, qu'ils n'ont acquise que lors du mouvement de 1986, et s'il est porté, très faiblement au demeurant, au sein de la corporation, ce n'est pas par les cheminots les plus hostiles aux mouvements sociaux. La principale spécificité serait celle de la réputation antérieure de la mémoire de la Résistance, presque fondatrice au sein de la corporation puisqu'elle a permis de supporter sans trop de dégâts la formidable mutation qu'a été le passage de la traction vapeur à la traction électrique²⁸. Mais le calendrier de mémoires aux rythmes différents est ici assez commun. À celle des résistants s'est peu à peu substituée celle des victimes, d'où des ressentiments réciproques à l'égard d'une mémoire qui semble désormais jouir d'une plus grande visibilité ou de celle à laquelle est reprochée une hégémonie passée²⁹. Il n'est donc pas surprenant que le grief soit venu des États-Unis, où le calendrier ne fut pas le même et où l'importance des deux groupes porteurs de mémoire se manifeste de manière différente.

Un autre élément ne doit pas être ignoré, c'est la dimension générée de la corporation, donc de sa mémoire. Au moment où le groupe social devient plus mixte, lorsque les gardes-barrières ne sont plus les seules cheminotes, cet aspect n'est pas indifférent, ne serait-ce que parce que l'identité d'une corporation longtemps presque exclusivement

27- Christian CHEVANDIER, *Cheminots en grève, ou la construction d'une identité (1848-2001)*, Paris, Maisonneuve et Larose, 2002, p. 369-375. En revanche, il peut être possible de mettre en rapport les agressions dont sont victimes les travailleurs et la prise en compte de l'intérêt des usagers dans les modalités de leurs luttes sociales. Ainsi, après que les agents de l'EDF ont passé au tarif « heures creuses » les abonnés de la cité des Tarteret lors d'une opération « Robin des bois » pendant le mouvement social de mai-juin 2004, ils ont constaté une baisse des agressions et de l'agressivité dont ils sont ordinairement victimes dans ce quartier, *La Problématique des agressions physiques des agents du service public de l'énergie survenues en service et commises par des tiers*, document de travail de la Fédération nationale des mines et de l'énergie (CGT), 2005, p. 90.

28- Christian CHEVANDIER, « L'identité professionnelle des conducteurs de locomotives électriques : le choix effectué entre l'innovation et la continuité », in *Électricité et chemins de fer. Cent ans de progrès ferroviaire par l'électricité*, Revue d'histoire des chemins hors série 5 / Collection « Histoire de l'électricité », x, Paris, AHICF/AHEF/Presses universitaires de France, 1997, p. 399-411.

29- Enzo TRAVERSO, *Le Passé, modes d'emploi. Histoire, mémoire, politique*, Paris, La Fabrique, 2005.

masculine n'a pu se forger qu'en prenant en compte cette dimension et que le rapport à la guerre s'élabore largement par le genre. La question n'est cependant pas neuve, et la figure des femmes dans *Bataille du rail* n'est pas très valorisée. L'unique résistante que l'on y voit est bien sûr agent de liaison. La seule intervention féminine qui aurait pu être déterminante, et qui s'est révélée vaine, est celle de l'épouse d'un mécanicien à la retraite sollicité pour mettre en marche une locomotive dont a besoin la Résistance : « N'y va pas, Jules, c'est tous des fous³⁰ ! »

Une autre dimension doit être mise en avant. Je parlais en 2000 des « orphelins de la mémoire », tout autant les travailleurs du rail gaullistes qui ne voulaient pas se réclamer de la mémoire résistante d'entreprise que les syndicalistes non cégétistes frustrés car exclus des deux mémoires cheminotes, patronale et communiste, de la Résistance. Ils ne pouvaient faire fi de l'image valorisante de la corporation octroyée par ces mémoires et devaient tenter de s'en accommoder, mais ne pouvaient en rien la renier. Cet élément est sans doute aujourd'hui à relativiser. Le cas évoqué *infra* est certes marginal, mais le seul fait qu'il existe est significatif. Lors d'une enquête sur la mémoire du travail à Paris menée par le Centre d'histoire sociale du xx^e siècle, la chercheuse qui effectuait les entretiens a recueilli en mars 2004 un long témoignage d'un retraité, né à la fin des années trente et cheminot pendant 32 ans³¹. Il évoque lors de la conversation le camp appelé « Austerlitz » ou « Quai de la gare », au 43, quai de la Gare, c'est à dire sur un terrain de la Compagnie des magasins généraux et non de la SNCF, où l'occupant fit stocker et trier de novembre 1943 à juillet 1944, par des travailleurs qu'il avait prévu de déporter pour les tuer, des biens dérobés à des personnes déportées dans la cadre de sa politique de persécutions raciales³². Il y accuse la direction de la SNCF d'avoir participé de manière fort active à la politique

30- Ce passage est fort significatif et renvoie à une dimension exacerbée de la fonctionnalité : c'est parce qu'il a été cheminot que Jules est sollicité et c'est en (re)devenant cheminot qu'il peut être résistant. L'intervention de l'épouse, plutôt que d'hostilité à la Résistance, me semble devoir être interprétée dans la lignée du pacifisme féminin (notons que le personnage de Jules appartenait aux classes dont le temps sous l'autorité militaire – service militaire puis mobilisation ou affectation spéciale pendant la Grande Guerre ; sa qualification l'aurait en ce cas amené dans les zones les plus exposées – a été très long). La femme de Jules s'oppose à ce double engagement, professionnel et politico-militaire : être fou, est-ce aider la Résistance ou (re)devenir cheminot ? « Vous voyez bien que ce n'est plus de son âge ! »

31- La transcription partielle de cet entretien est publiée en annexe de cette communication.

32- Voir à ce propos Jean-Marc DREYFUS et Sarah GENSBURGER, *Des camps dans Paris, Austerlitz, Levitan, Bassano, juillet 1943-août 1944*, Paris, Fayard, 2003.

nazie, avec la complicité du groupe social des cheminots, « très réactionnaire, très conservateur », puis le parti communiste d'avoir fabriqué et entretenu la légende d'une participation à la Résistance, grâce notamment au « film bidon » *Bataille du rail*. Il use d'arguments fort mettant en scène le tourment infligé aux enfants³³. Notons au passage qu'il reprend à son compte la légende d'une inaccessibilité des archives de la SNCF, point aujourd'hui nodal de toute théorie du complot³⁴.

De tels propos, par lesquels il va jusqu'à se réjouir de l'action de cabinets américains d'avocats bâtissant leur fortune sur ces affaires, dans le cadre de procédures juridiques spécifiques aux États-Unis et dans lesquelles ils ont intérêt à lancer de telles actions, ne sont pas sans intérêt. Précisons d'abord que rien dans le reste de l'interview ne laisse penser qu'il s'agirait là du fruit d'une souffrance, subie ou transmise au sein d'une famille. Il n'est pas impossible qu'elle ait été suscitée par les conditions de recueil de cette source orale, quand bien même la chercheuse a su demeurer dans la neutralité empathique qui convient à ce type d'exercice. Il est fort probable que le contexte syndical à la SNCF au moment de l'entretien, l'effondrement lors des mois précédents d'une fédération CFDT jusque-là fort influente dans la corporation et la récente reconnaissance comme deuxième organisation syndicale de la fédération SUD-Rail aient créé provisoirement une situation d'incertitude identitaire propice à la mise en cause de ce qui est perçu comme un mythe fondateur³⁵.

La question doit cependant être posée du caractère exceptionnel d'une telle approche. La fédération CFTC des cheminots a longtemps mis en cause la qualité de résistant de Pierre Semard, pensant attaquer là un des fondements de l'identification de la corporation à sa principale organisation syndicale et au parti politique avec lequel cette dernière se confondait peu ou prou lors des années de guerre froide. La CGT répondait à l'outrage par un courroux indigné et les positions des deux syndicats demeuraient intangibles, ils s'installaient dans leur rôle et en

33- « Même les nounours des enfants étaient pris. On déshabillait les nounours, qui f'osaient du molletonnage pour l'armée allemande, pour faire des couvertures. »

34- Confrontés au fait que les historiens n'ont, bien au contraire, aucune difficulté pour travailler sur ces archives et ne cessent de le faire, les adeptes de ces approches paranoïaques ne devraient pas tarder à en tirer les conclusions d'une complicité entre les historiens ayant travaillé sur la SNCF sous l'occupation et l'institution elle-même.

35- Un autre élément est l'engagement de ce militant au sein de l'extrême gauche, un milieu qui subit dans ses modes de pensée la très forte influence de romans policiers politiques usant du complot comme paradigme explicatif.

restaient là. Ici, le tableau est tout autre, c'est au groupe social des cheminots que s'attaque l'un de ses membres. Le temps n'est pas encore de dire si cette démarche insolite est appelée à le rester ou s'il s'agit de prolégomènes. Même si cela paraît encore fort probable, il n'est plus tout à fait sûr, cependant, que la mémoire cheminote va persévérer à incorporer la Résistance et à s'en étayer.

Spécificités d'un grief

Ce reproche fait aux cheminots s'inscrit dans une histoire, qui est celle de la réception de la technologie qui fonde leur activité. La première déception ferroviaire est peut-être celle des saint-simoniens, persuadés que le chemin de fer pourrait amener la paix en rapprochant les peuples³⁶ et constatant, à l'occasion de la guerre de Crimée et surtout de celle d'Italie³⁷, qu'il a surtout rapproché en un temps fort court les armées qui ont pu d'autant plus vite en découdre. À aucun moment cependant, la technologie ferroviaire et ceux qui la mettaient en œuvre ne furent mis en cause, ni pendant les conflits de la deuxième moitié du XIX^e siècle, ni à l'occasion des guerres du suivant. Pendant la Première Guerre mondiale, les soldats n'ont pas, même au moment de leur plus forte opposition à la guerre et à la façon dont elle était menée, manifesté leur antipathie aux mécaniciens et chauffeurs³⁸. Pourtant, le chemin de fer a été une substance essentielle de la mobilisation en France tout au long des années de guerre³⁹ et son utilisation a été un élément de modernité dans le massacre dont ont été victimes les Arméniens, « sommet des

36- Ainsi, Prosper Enfantin opposait les armées organisées pour détruire à l'industrie organisée pour produire, « pacifiquement », et plaçait la technologie ferroviaire à laquelle il a accordé une grande importance parmi les « secrets de ces transformations », Sébastien CHARLÉTY, *Histoire du saint-simonisme*, Paris, Gonthier, 1965, p. 231.

37- André LEFEVRE, *Sous le Second Empire : chemins de fer et politique*, Paris, Société d'édition d'enseignement supérieur, 1951, p. 418.

38- En revanche, aiguilleurs et chefs de gare (victimes par ailleurs de lazzis et d'une chanson sur leur infortune conjugale) étaient dénoncés en tant qu'embusqués. André LOEZ, « Mots et cultures de l'indiscipline : les graffitis des mutins de 1917 », *Genèses*, n° 59 (juin 2005), p. 25-46 et Christian CHEVANDIER, « Construction identitaire et reconstruction : Sancy et les cheminots », in Nicolas OFFENSTADT (dir.), *Le Chemin des Dames. De l'événement à la mémoire*, Paris, Stock, 2004, p. 382-392. Voir également dans ce volume la contribution d'Emmanuelle Cronier, ainsi que sa thèse, « L'échappée belle : permissions et permissionnaires du front à Paris pendant la Première Guerre mondiale », université de Paris I – Panthéon-Sorbonne, 2005.

39- François CARON, *Histoire des chemins de fer en France*, tome 2, 1883-1937, Paris, Fayard, 2005, p. 533-634.

crimes de guerre, des crimes de la guerre pendant la période de la Grande Guerre »⁴⁰. Les Arméniens d'Anatolie orientale ont été déportés au printemps et au début de l'été 1915, marchant à travers le pays, soumis à toutes les exactions de la part de bandits et des populations locales, systématiquement massacrés. À l'automne, puis pendant l'hiver, ceux d'Anatolie occidentale, plus proches de la voie ferrée, ont été entassés dans des trains de marchandises avant d'être, pour la plupart, mis à mort. Plus tard, pendant l'entre-deux-guerres, la littérature pacifiste n'a pas mis en évidence une spécificité ferroviaire et rien n'a changé à ce propos pendant la drôle de guerre. Le grief reste aujourd'hui circonscrit à un élément précis, celui des trains de la déportation pendant les années d'occupation.

Une approche comparative internationale serait à mener pour vraiment saisir les spécificités, tant nationale que professionnelle, de l'attitude des cheminots français et de son empreinte dans la mémoire du groupe social. Il faudrait étudier dans cette perspective la grande grève du 25 février 1941 menée par les dockers et les travailleurs des transports dans Amsterdam occupée par les Allemands afin de s'opposer à la persécution dont étaient victimes les personnes considérées comme juives par les nazis. Le comparatisme ne doit d'ailleurs pas s'arrêter aux frontières et il convient de prendre en compte d'autres groupes sociaux mais aussi d'autres moments de l'histoire. Va-t-on reprocher aux cheminots d'avoir conduit, souvent contre la volonté des soldats, parfois même en dépit de leur opposition, les trains qui pour les envoyer en Algérie ont acheminé rappelés et appelés vers Marseille⁴¹ ? Quand ? Selon quelles modalités ? Quelle sera la réaction du groupe social ? Le sujet n'est pas mineur, tout autant du fait de l'importance accordée de nos jours et pour quelques années encore à cet épisode de l'histoire de France que parce que, par les générations pouvant être mises en cause, c'est bien la mémoire de la Résistance cheminote qui est en jeu, mémoire dont la chimérique dimension prescriptive rend d'autant malaisé son caractère descriptif. Les successeurs de héros et hérauts de la lutte contre l'oppression pouvaient-ils collaborer avec un système oppressif ?

L'identité cheminote n'est pas la seule mise à mal depuis les années soixante-dix par une évocation du passé et d'autres groupes professionnels ont été soumis à de telles attaques symboliques. « Paul Bert faisait défiler les enfants des écoles avec des fusils en bois, se

40- Stéphane AUDOUIN-ROUZEAU et Annette BECKER, *14-18, retrouver la guerre*, Paris, Gallimard, 2000, p. 79.

41- Christian CHEVANDIER, *Cheminots en grève, op. cit.*, p. 283-284.

scandalise le formateur. L'école de la Troisième République était militariste. Elle a encouragé la montée du nationalisme et est donc en grande partie responsable de la guerre de 1914-1918»⁴² relate une jeune institutrice dans un témoignage sur son année de formation ; l'attaque symbolique est d'autant plus perverse qu'elle se situe ici lorsque les jeunes enseignants tentent de s'approprier les éléments identitaires qui devraient leur permettre de s'acquitter correctement de leur tâche. Là encore, la volonté de mise en cause ne fait pas l'économie du paradoxe puisque c'est précisément en lui reprochant de n'avoir pas préparé la population à la guerre, d'avoir été d'un indécrottable pacifisme, que le régime de Vichy s'est violemment attaqué au corps des instituteurs⁴³ ; faut-il analyser comme antinomiques ces attaques, ou ne sont-elles pas plutôt convergentes en tentant de saper les bases mêmes d'une identité étayée par une intervention professionnelle dans la cité ? Les travailleurs des hôpitaux psychiatriques, dans le cadre plus large d'une critique foucauldienne de leur institution, basent leur approche de la surmortalité observée dans ces établissements lors des années de guerre en se focalisant sur l'occupation⁴⁴ et en proposant une lecture très contrite⁴⁵. Si le procès fait à l'institution scolaire et aux instituteurs d'être « en grande partie responsable[s] de la guerre de 1914-1918 » se révèle vain du fait notamment de son caractère grotesque, celui de la part des travailleurs psychiatriques dans la surmortalité asilaire est moins insignifiant, puisque,

42- Rachel BOUTONNET, *Journal d'une institutrice clandestine*, Paris, Ramsay, 2003, p. 150-151.

43- Il est probable que l'hostilité personnelle de Pétain aux instituteurs était en partie fondée par leur rôle dans les tranchées et par les reproches étayés émis par nombre d'entre eux sur la manière dont l'état-major a mené la guerre. La thèse en cours d'André Loez sur les mutineries de 1917 permettra sans doute de prendre la mesure de ce phénomène.

44- Isabelle von BUELTZINGSLOEWEN, « Les "Aliénés" morts de faim dans les hôpitaux psychiatriques français sous l'Occupation », *Vingtième siècle. Revue d'histoire*, n° 76 (octobre-décembre 2002), p. 99-115. En couverture, ce titre était précédé de « Quand l'enquête naît de la polémique ».

45- Dans ce dernier cas également, l'approche par le genre pourrait être féconde. Si les groupes sociaux, alors très masculins, des psychiatres et des infirmiers de secteur psychiatrique se complaisent à faire procès à leurs prédécesseurs de leurs activités sous l'occupation, ce n'est en rien le cas de celui des infirmières. Dans une moindre mesure, une partie du groupe social des médecins a également des démarches d'autodénigrement, du fait notamment de la survie de l'Ordre des médecins, création de Vichy, qui a longtemps eu une fonction idéologique très conservatrice. Dans ce dernier cas, plus que par le genre, c'est avant tout en partant de sa constitution comme un groupe de notables que doivent être analysés la mémoire du groupe social et son rapport aux années noires.

avec le changement de procédés professionnels (lié notamment à l'évolution de la thérapeutique et à la généralisation des neuroleptiques), le maintien d'une identité indispensable dans le contexte fort éprouvant de l'exercice en psychiatrie a nécessité le rejet de pratiques antérieures.

Conclusion : résistance de la mémoire cheminote

Étudié sur le temps court de la dernière demi-décennie, mais mis en perspective avec les soixante ans de la mémoire cheminote de la Seconde Guerre mondiale, le grief fait aux cheminots d'avoir tracté les convois de la déportation organisée par les nazis semble avoir perdu de son acuité. Je ne l'ai pas trouvé avec l'intensité que je lui soupçonnais⁴⁶ et, après l'acmé qui a duré du milieu des années 1980 à celui de la décennie suivante, l'émission du reproche semble s'être apaisée. Il conserve cependant une fonction. L'opposition entre les deux mémoires de la résistance cheminote présentait pour les principaux protagonistes des avantages certains, dont une indéniable légitimité agrémentée d'une gratification symbolique. Les communistes ont bien supporté à la SNCF le traumatisme de Budapest et Louis Armand y garde une image bien loin de celle d'un ingénieur aux « idées d'épicier » qu'il a pu avoir dans les années soixante au sein des milieux les plus dynamiques⁴⁷. Après la solidarité créée entre l'institution ferroviaire et le groupe social de ses travailleurs où la CGT et les communistes avait un rôle structurant, le grief pourrait faire éclater une identité étayée par cette mémoire commune d'autant plus efficiente de nos jours que le long antagonisme à ce propos entre cadres dirigeants et cégétistes s'est presque effacé.

Alors, résistance de la mémoire cheminote ? Il convient d'abord de percevoir si, aujourd'hui encore, cette mémoire est nécessaire, c'est-à-dire si l'activité ferroviaire a besoin d'un personnel qui se perçoit comme un ensemble dont une mémoire collective serait un des éléments qui en assurent l'harmonie, si le cheminot hors de son milieu professionnel ressent l'utilité de se référer, même implicitement, à un passé collectif de résistant. La souffrance du groupe social lorsque le grief est émis, fort perceptible au moment de la préparation du colloque

46- Ce qui n'a rien de surprenant : habitué à travailler sur le passé, l'historien a quelque difficulté à identifier des tendances récentes.

47- À propos des copies et exposés des élèves de l'ENA : « Tout au plus on emprunte quelquefois à l'ingénieur Louis Armand une idée d'épicier et à François Bloch-Lainé un méandre », Jacques MANDRIN, *L'Énarchie ou les mandarins de la société bourgeoise*, Paris, La Table ronde de Combat, Paris, 1967, p. 81. Les auteurs de cet ouvrage étaient Jean-Pierre Chevènement, Didier Motchane et Alain Gomez.

de 2000, ne s'est pas atténuée⁴⁸. Dès lors, il est possible de se demander si ce reproche, justement parce qu'il est ressenti comme injuste, ne participe aujourd'hui pas, tout autant que le passé résistant de la corporation, à la construction des cadres sociaux de sa mémoire. Mais peut-être est-ce l'inscription du groupe social dans l'ensemble de la société qui risque d'être fragilisée. Véritable lieu de mémoire de la collectivité nationale, cette mémoire du monde des cheminots lui permettait de transcender le groupe d'appartenance fixé sur des valeurs qui lui sont propres, liées notamment à des impératifs professionnels. Encore ébranlé par des mutations technologiques pourtant anciennes, le groupe social des cheminots craint le bouleversement que constituerait la perte de sa reconnaissance comme un groupe à part, héroïque et altruiste. À la croisée des perceptions et constructions individuelles et collectives, c'est sans doute ce qui, au-delà d'éventuelles péripéties judiciaires et financières, se joue par le grief fait aux cheminots et leur manière de s'en défendre. L'historien ne peut alors que se demander si le philosophe n'a pas raison qui plaide pour une politique de la juste mémoire. ■

48- Les trains de la déportation n'étaient pas pendant le colloque le seul thème déstabilisant. Ainsi, l'approche de Georges Ribeill qui a tenté de distinguer les modalités d'engagement en fonction des services a été perçue comme une agression, une tentative d'éclatement du groupe social, ce qui a entraîné la réaction très vive de Claude Marache, président de l'Institut d'histoire sociale de la Fédération CGT des cheminots, *Une entreprise publique, op. cit.*, p. 128.

Annexe

Entretien avec un cheminot, dénommé dans l'enquête Gilbert Y., réalisé le 22 mars 2004 par Carole Robert pour la recherche « La mémoire du travail à Paris »¹

Gilbert Y. : Y'a eu un camp d' travail, un Lager, un... *Arbeitslager*, un vrai camp d' concentration d' travail heïn. [...] Y'a eu un livre qui est sorti, financé par la SEMAPA² donc c'est clos, c'est terminé. L' Président Gallois a gagné, enfin, il s'en fout, il gobe toutes les mouches... le PC a gagné... enfin voilà. La SNCF s'ra pas inquiétée là-d'ssus. Sur les dommages et intérêts. [...]

Carole Robert : Donc vous-même vous vous êtes intéressé à, à ce passé d'Austerlitz ?

Gilbert Y. : Très tôt. [...] Je rentre en 73 à Tolbiac... me lie d'amitié avec un vieux ch'minot qui m' raconte sa vie et qui se souvient des gardes ukrainiens qui étaient à Paris Tolbiac. Les gardes ukrainiens SS. Voilà. Qui gardaient... voilà. Quai d' la Gare... du quai d' la Gare jusqu'à Ivry y'avait un SS tous les 10 mètres quoi. Un garde ukrainien tous les 10 mètres...

[...] Si ça vous intéresse j' pourrais vous montrer l' cadastre de 1930 du 13^e c'est assez époustouflant. On découvre que Paris Tolbiac n'a jamais appartenu à la SNCF quoi. Voilà. Y'a l'histoire vous savez... on soulève, on soulève, on soulève... et puis... mais tout ça peut-être est trop pour vous et puis vous avez autre chose à foutre...

Carole Robert : Mais le... le... le... la chose qui est intéressante c'est que vous, en fait, dès que vous avez commencé à travailler à la SNCF, vous vous êtes intéressé à cette histoire-là, quoi. Ça n'a pas...

1- « La mémoire du travail à Paris et en banlieue », programme interministériel « Cultures, villes et dynamiques sociales », Consultation de recherches « Apprentissages, transmission et créativité de la ville et dans la ville », ministères de la Culture et de la Communication, de l'Équipement, de la Ville, de la Jeunesse et des Sports - Centre d'histoire sociale du XX^e siècle (UPRESA-CNRS), 2002-2005.

2- Il s'agit de la Société d'économie mixte d'aménagement de Paris qui depuis 1991 coordonne les opérations d'urbanisme de la rive gauche de la Seine en amont du pont d'Austerlitz.

Gilbert Y. : Non ! C'est pas comme ça qu' ça s' passe. J' rends pas la SNCF... c'est parce que c'est d' façon tout à fait désordonnée. J' rencontre quelqu'un... ensuite j' rencontre un jour une vieille femme de ménage qui m' dit « Ah ! c' que les Italiens... les Italiens ils étaient plus sympas qu' les Allemands ! » [...] Bon on parlait comme ça mais j' apprends que pendant qu' les nazis étaient à Tolbiac l'armée italienne était à Paris Chevaleret. L'armée italienne. Voilà. Bon qui f'sait travailler, travail forcé quoi, voilà. Travail de déportés. Bon voilà c'est... voilà. Des gens juifs qui travaillaient, certains allaient dans les camps d' concentration enfin... voilà.

Carole Robert : Et donc selon vous la SNCF a collaboré à tout ça ?

Gilbert Y. : Évidemment ! Voilà. Évidemment. Donc y'a plusieurs plaintes là, j' suis... y'a plusieurs plaintes qui sont portées à New York pour maintenir et accuser la SNCF. Y'a une bardée d'avocats d' New York pour accuser la SNCF de crime contre l'humanité. Donc...

Carole Robert : Ah oui ?

Gilbert Y. : Ah oui, c'est un gros truc quoi. On pense que les avocats vont gagner, le problème c'est d' sortir ça, voilà.

Carole Robert : Et la...

Gilbert Y. : Les archives SNCF sont inaccessibles. Même aux historiens et aux chercheurs. [...] J' vous montrerais les documents si ça vous intéresse, c'est l' PC qui sauve la SNCF quoi. Voilà. [...]

Carole Robert : Non, c'est le PCF qui a décidé d'occulter cette mémoire ?

Gilbert Y. : Oui.

Carole Robert : Pour que la SNCF garde l'image de la SNCF résistante avec les héros...

Gilbert Y. : Oui, avec un film de commande qui est *La Bataille du rail*. C'est un film bidon, voilà. Comme beaucoup d' choses. Seuls n'ont pas été bidons les assassinats d' cheminots mais de là, [...] c'est un corps qui a été particulièrement, comment dire, réactionnaire. Il faut... très réactionnaire, très conservateur. Moi quand j'ai rencontré Rajfus³ qui a été déporté, qui a travaillé au camp d'Austerlitz, donc j' l'amène à Austerlitz pour la mémoire comme ça, le vieux Rajfus, un homme très très bien, quelqu'un d' solide hein, 85 ans, là où il est passé euh... y'a pas beaucoup... [...] j' peux vous assurer qu' c'est un solide, il me dit « quand même [Gilbert] en France pas un cheminot n'a arrêté un convoi d' déportés ! » Pas un seul. Au moins on arrête... les gens

3- Il s'agit de Maurice Rajfus.

peuvent s' tirer, ils peuvent se tirer. Tous les convois pour la mort n'ont pas été arrêtés. Voilà. Donc globalement toutes les archives... à peu près... quand un train part ça nécessite pas mal de documents, d'horaires, etc. aucun accès pour les documents des trains partant de Tolbiac. Même Serge Klarsfeld a du mal, quoi.

Carole Robert : Les, les trains qui partaient d' Tolbiac...

Gilbert Y. : Direction l'Allemagne !

Carole Robert : ... c'était ça ? C'était les trains de... travailleurs... de travailleurs forcés ?

Gilbert Y. : Ouais... Non ! Non, non. Certains, mais partant d' Tolbiac c'était tout c' qui avait été pillé aux familles qui allaient être déportées.

Carole Robert : Donc partant d' Tolbiac, trains d' marchandises... c'était...

Gilbert Y. : 900... 900 trains. 10 trains c'est quelque chose, 900 c'est une affaire d'État hein. Voilà.

Carole Robert : Les biens des juifs... remplis de...

Gilbert Y. : Oui, pillés. On va... on arrache l'enfant... avec qui j'avais discuté d' ça... ? Globalement une famille pauvre, vous êtes là, vous êtes un 3 pièces, vous êtes juifs, nous sommes en 42, à 6 heures on vous emmène mais tout c' qui reste... voilà. Tout c' qui reste, voilà. Donc... pour les enfants, même les nounours des enfants étaient pris. On déshabillait les nounours, qui f'saient du molletonnage pour l'armée allemande, pour faire des couvertures, etc.

Carole Robert : Donc ça, ça passait par Austerlitz ?

Gilbert Y. : Tout passait par Austerlitz.

Carole Robert : Et par contre y'avait pas d' départ de... de trains vers les camps ?

Gilbert Y. : Si, mais ça c'est pour le pillage marchandises hein. Donc les camps c'était Drancy ou... d'autres, Beaune-la-Rolande, y'a eu... y'a eu... oui le ch' min d' fer a été l' vecteur de la mort. Le vecteur de la mort. Vecteur...

Carole Robert : Donc vous c' que vous dites c'est qu'il y a eu très peu d' résistance en fait au sein d' la SNCF ?

Gilbert Y. : Y'a eu d' la collaboration.

Carole Robert : Y'a eu d' la collaboration ?

Gilbert Y. : Les convois d' déportés étaient tarifés au tarif des colonies d' vacances.

Carole Robert : Ah, d'accord.

Gilbert Y. : Voilà. Seconde classe. Non, troisième ! Y'avait des négociations entre les ch'mins d' fer allemands pour... et la SNCF demandait des tarifs de groupes, des trucs pas chers... c'est l'horreur absolue quoi.

Carole Robert : Et ça dans l'ouvrage d'histoire qui vient de sortir c'est dit quand même ?

Gilbert Y. : C'est... dit... sans être dit. C'est un travail d'historien. Par exemple quand y'a eu l' procès Papon jamais la SNCF en tant que telle, comme organisme d'État, n'a été mise en cause, jamais... Jamais. C'est jamais mis en cause. Un jour un ami me dit « Ils s'attaqueront après à la Poste ! » La Poste, pareil. C' sont des milliards de francs qui ont été dérobés aux gens... voilà. Donc là où on est, c'était un pays pourri.

Carole Robert : Les cadres de la SNCF qui ont pu être dans la collaboration en 39-45 sont restés cadres après 45 ?

Gilbert Y. : Oui. Y'a eu très peu d'épuration, comme en Allemagne. [...]

Carole Robert : Et euh... et la gare d'Austerlitz selon vous a joué un rôle particulier ?

Gilbert Y. : Tout à fait. Direct du... du... euh... j'ai les documents, tout ça c'est connu euh... l'intellectuel d'Hitler qui s'appelait Alfred Rosenberg euh... avait une relation, enfin j' sais pas, un téléphone direct avec Austerlitz. S'il s'agissait... si Rosenberg... y'avait une préférence dans l'état-major allemand euh... d'avoir un Stradivarius on télépho- nait directement à Austerlitz ou des pianos de marque ou des choses comme ça. [...] Le scandale, non, il viendra d' New York j' pense. [...] Donc une batterie d'avocats va faire condamner la SNCF pour crime contre l'humanité donc ça doit s' négocier quoi...
