

UNE ENTREPRISE PUBLIQUE DANS LA GUERRE : LA SNCF, 1939-1945

Deuxième partie : Une entreprise dans la guerre et l'occupation

2- Du statut des Juifs aux déportations

Serge Klarsfeld

L'acheminement des Juifs de province vers Drancy et les déportations

Le témoin précédent, qui ne savait rien, a gardé le silence pendant quarante-cinq ans. Pour ma part, à l'âge de 8 ans, je savais que la déportation signifiait la mort et cela fait plus de trente ans que je ne reste pas silencieux.

UNE QUESTION SOUVENT ÉLUDÉE

Avant d'aborder le sujet de l'acheminement des Juifs de province vers Drancy et la déportation, je considère nécessaire de confronter mon point de vue avec celui de l'auteur de l'article : " Le rôle des chemins de fer dans la déportation des Juifs de France. " Cet article a paru en 1999 dans *Le Monde juif*, revue du Centre de documentation juive contemporaine. Jochen Guckes est Allemand et, à ma connaissance, il est à ce jour le seul chercheur à s'être plongé dans ce domaine, en ce qui concerne la France¹. Le grand historien américain de la Shoah, Raul Hilberg, a écrit en 1976 un ouvrage consacré au rôle du chemin de fer dans la déportation des Juifs, ouvrage qui ne fut publié qu'en 1981 dans sa version allemande : *Sonderzüge nach Auschwitz (Trains spéciaux pour Auschwitz)*². Dans celui-ci, l'accent est principalement mis sur le Reich et l'Europe de l'Est. Jochen Guckes écrit en 1999 qu'à ce jour, alors que les chemins de fer ont joué un rôle décisif dans les crimes nazis, rien n'a cependant été publié sur l'implication des chemins de fer dans la solution finale en France. Il ajoute que, dans le travail de référence sur la SNCF sous l'Occupation, celui de Paul Durand, *La SNCF pendant la guerre*³, seuls les actes de résistance sont rapportés et qu'il ne s'y trouve pratiquement rien sur la collaboration et aucun mot sur les trains de déportation. Jochen Guckes ajoute que le sujet des chemins de fer n'est pas traité non plus " dans les études de Serge Klarsfeld, pourtant indispensables pour comprendre les mécanismes de la mise en œuvre de la solution finale en France ".

Je me dois de répondre au constat que pose cet auteur, en précisant que, dès 1978, j'ai traité ce sujet. Non pas, comme il l'envisage, du point de vue de l'organisation des transports ferroviaires dans le III^e Reich et dans les territoires occupés, mais du point de vue des victimes. C'est-à-dire le nombre des convois de déportation, leurs dates de départ, leurs dates d'arrivée, leur provenance exacte et leur destination précise. N'était-il pas prioritaire de démontrer que plusieurs convois considérés comme arrivés à Auschwitz avaient abouti à Maïdanek, à Sobibor, Kaunas et à Tallin ? de démontrer que tel ou tel convoi considéré comme parti n'avait pas quitté Drancy ? d'établir une minutieuse chronologie des convois de déportation et le nombre total de Juifs déportés ? de relater, pour chaque convoi, la provenance des Juifs qui le remplissaient et quelles furent les terrifiantes conditions de leur voyage ? Il était également important d'indiquer quels furent, à partir de Compiègne, de Drancy, de Pithiviers, de Lyon, de Toulouse ou de Clermont-Ferrand, les itinéraires des trains de déportation et les tragédies qui marquèrent le parcours de tel ou tel convoi. Il n'est pas de convoi parti de France pour lequel ces données ne soient mentionnées dans le *Mémorial de la déportation*⁴, dans ses *additifs*, dans le *Calendrier de la persécution*⁵... J'ai pu également reconstituer, dès 1983, l'organisation des convois transportant les Juifs considérés comme apatrides de la zone non occupée vers Drancy, en zone occupée, domaine jusque-là historiquement tout à fait resté inexploré, en dépit de l'immense intérêt qu'il représentait pour juger le régime de Vichy. J'avoue que j'ai toujours considéré, en ce qui concerne la France, l'étude de l'organisation et de la structure des transports ferroviaires comme secondaire par rapport aux autres problèmes à élucider. Je n'ai pas eu non plus besoin d'étudier l'organisation et les structures de la gendarmerie ou de la préfecture de Police pour mettre en évidence leur rôle dans les arrestations de Juifs. Il était suffisant de constater que leurs effectifs n'avaient jamais été insuffisants pour la sinistre mission qui leur avait été impartie, ce qui n'a d'ailleurs pas été le cas pour les Allemands, comme il m'a été nécessaire de l'établir.

LE RÉGIME DE VICHY AU SERVICE DE L'OCCUPANT NAZI

La connaissance précise des nombreux documents du service des affaires juives de la Gestapo établit incontestablement que les trains n'ont jamais fait défaut aux bourreaux nazis pour déporter les familles juives. Par contre, ce dont ils se sont plaints, à plusieurs reprises, c'est du nombre peu important de Juifs à déporter par rapport à la capacité disponible des trains. Dans *Vichy-Auschwitz : le rôle de Vichy dans la solution finale de la question juive en France*⁶, j'ai analysé ce qui s'est passé à partir du 11 juin 1942, quand a été décidée à Berlin la mise en œuvre de la déportation des Juifs de France, de Belgique et des Pays-Bas. Certes, ce jour-là, Dannecker, représentant d'Eichmann à Paris, s'était engagé sur un nombre de 100 000 Juifs à déporter de tout le territoire français sur le rythme de trois convois de 1 000 Juifs par semaine, soit environ huit mois. En ce qui concerne les transports, Dannecker n'avait pas d'inquiétude car, le 13 mai, le lieutenant-général Kohl, chef du Département militaire des transports ferroviaires en France, l'avait assuré de son soutien – je cite – pour

UNE ENTREPRISE PUBLIQUE DANS LA GUERRE : LA SNCF, 1939-1945

Deuxième partie : Une entreprise dans la guerre et l'occupation

2- Du statut des Juifs aux déportations

mettre à sa disposition le matériel roulant et les locomotives ⁷, puisque, pour lui, " la solution rapide de la question juive en France était une nécessité vitale pour les troupes d'occupation " ; et qu' " il approuve à 100 % une solution finale de la question juive ayant pour but l'anéantissement sans reste de l'adversaire ". Quatre jours après la réunion de Berlin, le 15 juin, revirement de Dannecker qui informe Eichmann qu' " une vaste réorganisation en France des services allemands de transport est en cours, consistant en une prise en charge par le ministère des Transports du Reich de l'essentiel de ces services ". Il signale par ailleurs qu'il y a eu envoi précipité, pour l'offensive allemande en Union soviétique, de 37 000 wagons de marchandises qui sont partis de France vides et de 1 000 locomotives, sans que la Gestapo en ait été avisée.

En vérité le problème de Dannecker est celui de l'impossibilité de se saisir de 100 000 Juifs. Il comptait sur ceux de la zone non occupée. Darquier de Pellepoix, commissaire général aux questions juives, vient de lui faire savoir qu'il ne pouvait compter que sur quelques milliers de Juifs de cette zone. L'essentiel des convois doit provenir de la zone occupée d'où, dans un premier temps, Dannecker compte sur 30 000 Juifs. C'est donc un nombre de 40 000 Juifs à déporter dans une première phase qui est communiqué le 18 juin par Dannecker à Eichmann. Ce dernier l'a informé le même jour que, " malgré les difficultés, le ministère des Transports du Reich était prêt à prendre largement en charge les transports des Juifs évacués de France ". Et, le 22 juin, c'est finalement ce nombre de 40 000 Juifs que Eichmann communique officiellement au ministère des Affaires étrangères à Berlin.

Pour arrêter les Juifs à déporter, Dannecker compte sur les ordres que le gouvernement de Vichy donnera à son administration préfectorale et à sa police. Le 16 juin, Bousquet, chef de la police, s'est engagé vis-à-vis des chefs SS Knochen et Oberg sur le nombre de 10 000 Juifs en provenance de la zone libre. Engagement fatal, puisque la police française va arrêter ces 10 000 Juifs dans un territoire où il n'y a pas d'Allemands. Ainsi, comment refuser par la suite d'arrêter les Juifs en zone occupée alors que Vichy avait le devoir et était politiquement en mesure de refuser d'arrêter les Juifs, aussi bien en zone occupée qu'en zone libre ? Mais l'antisémitisme virulent de l'État français et sa servilité à l'égard du III^e Reich l'ont entraîné à se rendre complice actif du programme criminel hitlérien. Pétain, chef de l'État, maréchal de France, Laval, chef du gouvernement et ancien Premier ministre sous la III^e République, Bousquet, le plus brillant des hauts fonctionnaires français, ont mis à eux trois l'appareil d'État en action contre les Juifs en informant le conseil des ministres de leur décision mais sans le consulter. Le ministère de l'Intérieur a transmis ses directives aux préfets et aux intendants de police, qui les ont répercutées sur les forces de police. Les moyens de transport nécessaires pour regrouper et transporter les Juifs seront réquisitionnés : voitures particulières, camions, autocars, autobus, wagons de voyageurs mais surtout wagons de marchandises et trains spéciaux. Le gouvernement de Vichy a accepté d'arrêter le nombre de Juifs indiqué par la Gestapo, mais a désigné lui-même quelles seraient les victimes de cette première phase : les Juifs considérés comme apatrides, essentiellement allemands, autrichiens, polonais et russes. La non-arrestation des Juifs français a obligé Dannecker à annuler les convois prévus directement à partir de gares de la province de la zone occupée : deux convois de Bordeaux, un de Rouen, un de Châlons-sur-Marne et un autre de Nancy. Seul un convoi de province est parti, d'Angers, le 20 juillet, avec 800 déportés dont 200 étaient des Français que la préfecture régionale n'avait pas eu - le courage de protéger contre l'insistance du chef régional de la police allemande.

Les transferts policiers de Juifs à l'intérieur de la zone occupée sont nombreux en 1942, au cours de cette année terrible où 42 000 Juifs ont été déportés. 3 700 Juifs arrivent à Drancy en provenance de la province, de zone occupée. 8 000 sont transférés de la région parisienne après la rafle du Vélodrome d'hiver vers les camps du Loiret, Beaune-la-Rolande et Pithiviers. Un millier sont dirigés de Drancy sur Compiègne et plus de 500 de Compiègne sur Drancy. Les préfets de départements expéditeurs de Juifs ou bien le ministère de l'Intérieur doivent régler à la SNCF les factures qu'elle leur adresse, y compris celles qui concernent d'une part les transferts à partir du 19 juillet des 4 000 enfants et de leurs parents du Vélodrome d'hiver aux camps du Loiret et, d'autre part, le retour de ces enfants vers Paris et Drancy, à partir du 15 août, après leur brutale séparation de leurs parents qui ont été directement déportés des camps du Loiret vers Auschwitz. Ces milliers d'enfants, qui sont presque tous de nationalité française, seront déportés de Drancy dans des conditions insupportables du 17 au 31 août, en six convois, mélangés avec les Juifs arrivés de zone libre à Drancy pour éviter, comme la Gestapo l'a exigé, des trains composés exclusivement d'enfants.

La livraison de 10 000 Juifs considérés comme apatrides a nécessité l'établissement d'une étroite collaboration entre la police nationale et la SNCF. Malheureusement et malgré nos démarches auprès du président de la SNCF, qui datent de six ans, les archives du service de liaison de la SNCF auprès du service allemand qui dirigeait l'ensemble des transports civils et militaires en France occupée (WVD au 29, rue de Berry à Paris) n'ont pas encore été retrouvées. N'ont pas été retrouvées non plus les archives du service de la SNCF en liaison avec le 9^e bureau de la police nationale à Vichy, organisateur des transferts de zone libre, pas plus que les archives correspondantes du 9^e bureau de la police nationale qui assurait la liaison avec la SNCF pour les convois spéciaux de Juifs.

UNE ENTREPRISE PUBLIQUE DANS LA GUERRE : LA SNCF, 1939-1945

Deuxième partie : Une entreprise dans la guerre et l'occupation

2- Du statut des Juifs aux déportations

LA SNCF AU SERVICE DU RÉGIME DE VICHY

Cette triple lacune ne nous permet pas de constater s'il y eut ou non des réticences de la part des agents compétents de la SNCF, en ce qui concerne l'organisation et l'accomplissement de cette tâche dont la nature ne pouvait être sujette à caution : en raison de l'origine des personnes transportées, de leur âge puisqu'il y avait des nonagénaires et des nourrissons ; en raison des conditions déplorables de transport dans des wagons de marchandises ou à bestiaux, dans la chaleur, dans la promiscuité et sans hygiène, et en raison du but affiché qui était la livraison à l'occupant de civils sans défense promis à la déportation à l'Est parce qu'ils étaient Juifs. Ces 10 000 étrangers juifs furent pratiquement les seuls Juifs au monde à arriver à Auschwitz en provenance d'un territoire où il n'y avait ni militaires ni policiers allemands.

Nous devons conserver la mémoire de chacun de ces Juifs trahis par la France de Vichy, dont beaucoup furent si soudainement entassés dans les wagons que leur état civil est resté incomplet, sans date, ni lieu de naissance, jusqu'à ce que j'entreprenne de rassembler des archives provenant des quarante départements de l'ancienne zone libre. Cette documentation me permettra prochainement d'indiquer dans une nouvelle édition du *Mémorial de la déportation*, pour chaque déporté, son état civil complet, sa provenance et le lieu de son arrestation.

Nous devons également conserver la mémoire de cette déshonorante livraison de 10 000 êtres humains dont 500 enfants, qui fut une opération complexe et qui s'est déroulée en quatre étapes que je vais résumer. Quatre étapes durant lesquelles la SNCF a accompli le rôle important, et que l'on peut juger dégradant, que les autorités de Vichy exigeaient d'elle, mais sans être contrôlée par les Allemands, puisque, jusqu'à la ligne de démarcation, la SNCF n'avait pas à les informer des mouvements de trains à l'intérieur de la zone libre. Je ferai distribuer tout à l'heure un aide-mémoire permettant à une centaine d'entre vous de conserver une trace écrite de cette opération tragique.

Première étape : du 6 au 14 août, en quatre convois, 3 500 Juifs sont transférés essentiellement des camps de Gurs, des Milles, de Rivesaltes et en un moins grand nombre à partir des camps de Noé, du Recebedou en Haute-Garonne et du Vernet dans l'Ariège. Les wagons, comme le spécifie la police nationale, sont des wagons à bestiaux avec de la paille et des seaux hygiéniques qui sont la préoccupation essentielle des autorités qui prévoient soigneusement que les seaux de la zone libre seront descendus du train dans la dernière gare avant la démarcation, pour faire retour à leur propriétaire. Des regroupements de convois sont effectués, par exemple pour le train qui vient de Gurs et qui rejoint à Toulouse les convois qui viennent de Noé, de Haute-Garonne et du Vernet, ou bien pour le train en provenance du camp des Milles qui rejoint, à Avignon, le convoi de 400 Juifs en provenance de Rivesaltes. À chaque fois, la police spécifie soigneusement que " la SNCF prend des dispositions pour que ce regroupement ait lieu hors des gares ".

Dans la seconde étape, il s'agit d'un convoi exceptionnel de 1 184 Juifs, presque tous membres des groupements de travailleurs étrangers, astreints à des travaux forcés sous surveillance policière. J'ai eu beaucoup de mal à reconstituer l'itinéraire de ce train qui a ramassé à travers toute la zone libre des contingents de Juifs en gares d'Oloron-Sainte-Marie, de Penne d'Agenais, du Portet Saint-Simon, de Bram, d'Agde, d'Avignon, des Milles, des Brotteaux à Lyon, de Brioude, d'Aurillac, d'Égletons, de Clermont-Ferrand, de Valleur, de Culoz et de Mâcon. De la première gare dans les Pyrénées-Atlantiques, le 23 août, à la destination finale, Drancy, quarante-huit heures furent nécessaires. 400 de ces extradés repartirent dès le lendemain de leur arrivée à Drancy pour Auschwitz ; de nouveau, quarante-huit heures dans des conditions inhumaines, dans des wagons à bestiaux.

La troisième étape, entre le 28 août et le 3 septembre, fait suite à la grande rafle des Juifs étrangers le 26 août. Cette rafle supervisée par la police nationale à Vichy eut lieu dans chaque département et fut organisée par chaque préfecture régionale et départementale. Les Juifs arrêtés furent regroupés dans des camps ou centres départementaux puis transférés vers un camp ou un centre régional, d'où ils furent dirigés en convois spéciaux vers Drancy. Nexon pour la région de Limoges, Vénissieux pour la région de Lyon, la caserne Auvare à Nice pour la région de Nice, Rivesaltes pour la région de Montpellier, Les Milles pour la région de Marseille, le camp des Textiles à Montluçon pour la région de Clermont-Ferrand. Pour la région de Toulouse, les départs vers Drancy eurent lieu à partir des différents camps de cette région préfectorale qui en comptait beaucoup : Gurs, Noé, Le Vernet, Saint-Sulpice, Septfonds et Casseneuil. Plus de 4 000 Juifs furent ainsi transférés à Drancy.

Dans la quatrième étape, du 4 septembre au 22 octobre, le camp de Rivesaltes dans les Pyrénées-Orientales a joué le rôle de Drancy de la zone libre. Il a été le camp de rassemblement de tous les Juifs arrêtés dans la zone libre et le camp de transit vers Drancy, pour beaucoup de ces Juifs (environ 1 700).

La SNCF pouvait-elle se refuser à transporter les Juifs que le gouvernement de Vichy avait arrêtés et qu'il voulait livrer aux Allemands pour être déportés à l'Est ? Elle n'aurait pu exprimer ses éventuelles réticences qu'à travers ses agents, soit en haut de l'échelle, soit dans les postes subalternes en contact avec les victimes, ou en refusant de préparer et de conduire les trains spéciaux. Nous n'avons pas de trace de pareilles

UNE ENTREPRISE PUBLIQUE DANS LA GUERRE : LA SNCF, 1939-1945

Deuxième partie : Une entreprise dans la guerre et l'occupation

2- Du statut des Juifs aux déportations

réticences. Pourtant, le commandant de gendarmerie qui dirigeait le convoi parti de Gurs, le 1^{er} septembre, a écrit, dans son rapport : “ À la vérité, le train spécial du 1^{er} septembre transportait un groupement hétéroclite d'hommes, de femmes, de vieillards, de malades et d'infirmités abandonnés à leur sort dès le départ donné. Exception faite des occupants de deux wagons de voyageurs, la masse était parquée sur la paille, humide d'urine. Des femmes se désespéraient de ne pouvoir satisfaire des besoins naturels hors le regard d'inconnus. Le spectacle de ce train impressionna fortement et défavorablement les populations françaises, non juives, qui eurent à le voir en particulier⁸. ”

Ce n'était pas le rôle de la SNCF que de transporter, dans des wagons à bestiaux et au tarif voyageur en groupe, des personnes dont le seul crime était d'être des Juifs étrangers. Il n'était pas si facile toutefois de réagir en s'opposant ou en démissionnant. Rappelons à ce propos les deux directives de René Bousquet à tous les préfets de la zone libre les 20 et 22 août : “ Vous prie me proposer, éventuellement par téléphone et télégrammes, internements administratifs personnes dont attitudes ou actes entraveraient exécution de mes instructions sur regroupements israélites. ” “ Le chef du gouvernement tient à ce que vous preniez personnellement en main le contrôle des mesures décidées à l'égard des israélites étrangers. Vous n'hésitez pas à briser toutes les résistances que vous rencontrerez dans les populations et à signaler les fonctionnaires dont l'indiscrétion, la passivité, la mauvaise volonté auraient compliqué votre tâche. ” On m'a signalé qu'un conducteur de train de Brive, Léon Bronchard, aurait refusé de conduire un convoi en 1942 : il aurait été radié des cadres le 30 octobre et aurait été arrêté le 8 janvier 1943. C'est à la direction des archives de la SNCF de nous dire si ce renseignement est exact⁹. Nous n'oublions pas non plus le comportement des cheminots qui acheminaient vers leurs destinataires les messages ramassés le long des voies ou qui tentaient d'apaiser la soif des déportés.

Ces directives de Bousquet avaient essentiellement pour but de mobiliser les préfets et leurs agents d'exécution. Elles n'ont pas été rendues publiques et n'ont pas empêché la population d'exprimer en général son mécontentement, et parfois son indignation, répercutées immédiatement à Vichy par les rapports des préfets du 1^{er} septembre. Désapprobation renforcée par l'opposition ouverte de cardinaux, d'archevêques et d'évêques dont l'influence sur Vichy était importante. Immédiatement, Laval, qui se sentait désavoué, a freiné sa coopération policière avec la Gestapo alors que celle-ci, croyant que les livraisons de Juifs allaient encore s'accélérer, venait d'obtenir le 28 août le soutien d'Eichmann à Berlin pour un programme de déportation à un rythme bien plus intense : jusque-là, en juillet, 8 convois et en août, 13 convois. Le nouveau programme qui devait remplacer celui des 13 convois en septembre était de 7 convois jusqu'au 15 septembre et ensuite d'un convoi par jour du 15 septembre au 31 octobre. Au service des affaires juives de la Gestapo à Paris, il appartenait de faire savoir à Berlin si le programme de remplissage de ces trains était possible. Les trains étaient disponibles pour un tel programme, mais il était annoncé que, du 15 novembre au 30 janvier, il n'y aurait plus de trains disponibles.

Les chefs SS qui rencontrent Laval rapportent le 2 septembre que Laval leur a déclaré : “ Les exigences que nous lui avons formulées, concernant la question juive, se sont heurtées, ces derniers temps, à une résistance sans pareille de la part de l'Église, le chef de cette opposition antigouvernementale étant en l'occurrence le cardinal Gerlier. Eu égard à cette opposition du clergé, le président Laval demande que, si possible, on ne lui signifie pas de nouvelles exigences sur la question juive. Il faudra en particulier ne pas lui imposer, *a priori*, de nombre de Juifs à déporter. On avait exigé, par exemple, que soient livrés 50 000 Juifs pour les cinquante trains qui sont à notre disposition¹⁰. ”

La direction des SS en France décide alors de tenir compte de la situation politique en France et des difficultés du gouvernement de Vichy, et elle impose sa volonté à Paris à Röthke, successeur de Dannecker, et à Berlin à Eichmann qui tentent tous deux farouchement de remplir le programme maximum. Le 25 septembre à Paris, Knochen téléaxe à Eichmann à Berlin que, “ en considérant la situation présente, le chef supérieur de la police [Oberg] a envoyé au Reichsführer-SS [Himmler] un télégramme indiquant que, vu la position de Pétain, toute action aurait les suites les plus graves. Le Reichsführer SS s'est joint à ces vues et a décidé que, pour l'instant, on n'arrêtera pas de Juifs de nationalité française. C'est pourquoi il ne sera pas possible de faire évacuer des contingents élevés de Juifs ”¹¹. Certains historiens ont voulu douter de la mise à disposition de ces dizaines de trains supplémentaires, au cas où la Gestapo aurait trouvé des Juifs pour les remplir. Un autre document confirme que ces trains étaient disponibles. Dans une note du 16 septembre, le conseiller de la délégation allemande Zeitschel indique qu'il aurait été possible qu'un train par jour soit mis à disposition pour octobre, soit 31 trains. “ Malheureusement, le SD de Paris n'a pas pu profiter de cette complaisance car les mesures françaises prises en zone non occupée, en particulier depuis les lettres pastorales bien connues et les sermons dits en différentes chaires, n'ont été exécutées que de façon lamentable, de sorte que le nombre de Juifs sur lesquels on comptait primitivement n'est pas disponible. ”

Pour parvenir à remplir le programme initial de 13 trains en septembre comme en août, la Gestapo a été contrainte de déporter de nombreux Juifs français arrêtés pour avoir enfreint la réglementation antijuive et de

UNE ENTREPRISE PUBLIQUE DANS LA GUERRE : LA SNCF, 1939-1945

Deuxième partie : Une entreprise dans la guerre et l'occupation

2- Du statut des Juifs aux déportations

s'emparer de Juifs de nationalités diverses, roumains, bulgares, yougoslaves, baltes. Sitôt arrêtés, sitôt déportés. Le 24 septembre au matin, on se saisit de 1 574 Juifs roumains. On en déporte 700 le lendemain matin par le convoi 37 et, quarante-huit heures plus tard, ils sont presque tous gazés à Auschwitz. Il s'est passé à peine trois jours entre le moment où ils dormaient dans leurs lits, libres dans leurs appartements à Paris, et le moment où ils furent gazés à l'autre bout de l'Europe, dans un abattoir pour Juifs : c'est le résultat de l'antisémitisme d'État, xénophobe et criminel de Vichy qui a donné aux nazis allemands le concours de ses préfets, de son administration, de sa police, de ses fichiers, de sa SNCF. Dans ces conditions, même si on exécute sans haine et sans enthousiasme les missions prescrites par un État autoritaire, les dégâts sont considérables. La volonté partie du sommet est insufflée dans les rouages et même si ceux-ci fonctionnaient sans haine et souvent à regret, ils fonctionnaient quand même et avec efficacité.

Quand de la gare du Bourget-Drancy va démarrer le train de déportation, c'est la SNCF qui, en liaison avec la direction allemande des transports, a mis à disposition le matériel nécessaire, en priorité des wagons allemands. Ces wagons étaient soigneusement contrôlés par des cheminots français, eux-mêmes surveillés par des cheminots allemands, afin d'écartier des wagons endommagés qui faciliteraient les évasions. Les horaires ainsi que les itinéraires vers les gares frontalières ont également été préparés en collaboration¹². Le personnel de conduite était français jusqu'à la frontière. Par ailleurs, les factures sont adressées par la SNCF à l'Agence allemande de voyages de l'Europe continentale, qui la fait régler soit directement par la police de sûreté et les services de sécurité (la SIPO SD, commanditaire et expéditeur des Juifs), soit par l'intermédiaire de l'administration du commandement militaire allemand en France. Les frais d'escorte française de gendarmerie sont facturés par la SNCF au ministère de l'Intérieur, comme le souligne, le 15 septembre 1942, le directeur du service commercial de la SNCF, chef de la division du trafic voyageurs, au préfet du Loiret : " Ces trains de Pithiviers, de Beaune-la-Rolande à Auschwitz ayant circulé pour le compte des troupes d'occupation, celles-ci en effectueront le règlement comme pour ceux qui sont en marche à partir de la gare du Bourget-Drancy. Toutefois, le transport de l'escorte française d'accompagnement reste à la charge de l'État français et fait l'objet d'une facture spéciale que nous adressons au ministère de l'Intérieur, lorsqu'il s'agit de trains partant de la région parisienne¹³. "

Le III^e Reich paye la SNCF pour les Juifs déportés et l'État français paye la SNCF pour les gendarmes qui surveillent les Juifs. Une circulaire du directeur de la police municipale, le 15 septembre 1942, nous apprend enfin que c'est en dernière minute la SNCF qui ferme et plombe les wagons de déportés : " Le Commissaire divisionnaire s'assurera que les wagons auront été fermés et plombés par la SNCF. "

Nous avons considéré depuis longtemps, sans être heureusement les seuls, que le ministre de la Police, le préfet, le secrétaire général de préfecture ou l'intendant de police n'auraient pas dû donner des ordres ou exécuter des instructions apportant un véritable concours aux actions criminelles des nazis allemands. Il nous paraît certain que le rôle de la SNCF, même lorsqu'elle était réquisitionnée comme pouvaient l'être les gendarmes pour escorter un train, n'était pas de se faire payer pour transporter, dans des conditions opposées à celles qui existaient en temps de paix, des victimes, dont rien ne justifiait l'arrestation, les mauvais traitements et la déportation, surtout quand il s'agissait de mineurs de moins de 15 ans.

Certes, la SNCF n'a pas démarché les Allemands pour qu'ils déportent les Juifs et pour qu'elle en tire un profit, mais elle aurait dû et pu manifester son opposition au rôle qu'on lui faisait jouer, en refusant au minimum d'être payée pour des transports par lesquels elle apportait un réel soutien matériel au crime nazi. Pas seulement en ce qui concerne la population juive mais également à l'encontre de milliers de déportés résistants partis de Compiègne. Or nous constatons l'absolue indifférence d'une administration, d'une gestion qui ne tolère pas le manque à gagner et qui ne se rend pas compte qu'en réclamant le paiement de ses factures elle se rend moralement encore davantage complice des crimes qui viennent d'être commis. Le 12 août 1944, la subdivision du contrôle des recettes " voyageurs " à Paris réclame au préfet de Haute-Garonne 210 000 F pour les transports d'internés du camp de Noé pendant le premier trimestre 1944. Cette correspondance se poursuivra bien après la Libération. Il serait intéressant de retrouver de telles factures afin de savoir si la SNCF a jamais renoncé à l'une d'entre elles. En tout cas, si la SNCF ne peut être juridiquement complice de crimes contre l'humanité, il n'en reste pas moins qu'elle a été régulièrement payée pour avoir mal agi et qu'en tant qu'entreprise publique elle devrait prendre en considération cette ombre, comme l'ont fait récemment d'autres institutions publiques ou privées qui ont décidé, pour assumer le passé, de soutenir la Fondation nationale de la mémoire et de la solidarité dont on doit la création à la Commission Mattéoli, au Premier ministre et au président de la République.

Rappelons encore, sur le plan historique, que, sur les 75 000 Juifs déportés de France entre mars 1942 et août 1944, la moitié provenait de la région parisienne et l'autre moitié de province. En quelques mois, en 1942, 16 000 Juifs de province sont partis pour Auschwitz. En 1943, ils furent 8 000, 12 000 en 1944 et, le plus souvent, ils furent transportés par petits groupes à Drancy sous escorte allemande ou française, dans des wagons de voyageurs et à partir de lieux d'internement contrôlés par la Gestapo. Quand il s'agissait de

UNE ENTREPRISE PUBLIQUE DANS LA GUERRE : LA SNCF, 1939-1945

Deuxième partie : Une entreprise dans la guerre et l'occupation

2- Du statut des Juifs aux déportations

groupes importants, les wagons à marchandises furent utilisés à nouveau, comme ce fut le cas pour les 800 Juifs de la destruction du Vieux-Port et de la grande rafle de Marseille en 1943 à destination de Compiègne¹⁴ ; ou encore de la rafle qui vit en février 1943 dans chaque département de la zone sud l'arrestation par les gendarmes de près de 2 000 Juifs valides regroupés à Gurs et dirigés sur Drancy, puis sur les camps de Maïdanek et Sobibor. Ils partirent au nombre de 2 000 et revinrent à 9 en 1945.

UN DEVOIR DE MÉMOIRE

Les historiens se sont relativement peu intéressés à ce domaine des transports, où la pénurie de locomotives et de wagons pour transporter les Juifs vers les lieux d'extermination n'a pratiquement jamais été constatée. De la même manière, les voies ferrées devant les trains de déportation des Juifs ou des non-Juifs n'ont pas été l'objet de bombardements ou de sabotages, en dépit de la connaissance précise du fonctionnement des locomotives dont il a été fait état tout à l'heure. De la lecture de Hilberg, il ressort que l'Office central de la sécurité du Reich a bénéficié du concours conscient de tous les dirigeants allemands des transports ferroviaires, civils et militaires, et que le transport des Juifs vers les lieux de leur mise à mort n'a jamais posé de problème majeur. S'il y avait problème, il était quand même réglé comme ce fut le cas en Hongrie pour 400 000 Juifs en 1944, non pas à l'époque de la guerre-éclair, de la *Blitzkrieg*, mais pendant celle de la retraite élastique.

Il en va différemment pour les mémorialistes, les poètes, les écrivains, pour les auteurs de films ou d'émissions de télévision. Ils ont souvent décrit les chemins de fer parce que, sans eux, il n'y aurait pas eu les déportations telles qu'elles se sont déroulées. Quel est le déporté survivant qui n'a pas rapporté son terrible voyage vers le camp ? Quant à la représentation visuelle de la déportation, les images du parcours en wagons plombés précèdent toujours celle du camp de la mort. Mais, presque toujours, il s'agit d'une description et non d'une réelle mise en cause. Les moyens de transport sont neutres, aussi valables pour le mal que pour le bien. Leur finalité occasionnelle ne dépend que des hommes qui déterminent les choix. Le wagon n'est pas la chambre à gaz dont la fonction et la finalité sont évidemment criminelles. Pourtant, comme il est plus facile et plus expressif d'utiliser un wagon et des rails pour représenter la *Shoah*, les auteurs de mémoriaux se servent souvent, pour les œuvres qu'ils créent, du moyen de transport plutôt que du moyen de l'extermination. Le wagon du mémorial de Drancy en témoigne comme les rails du mémorial de Gurs. Il n'est point de musée de l'Holocauste qui ne présente un wagon de marchandises de l'époque, ou une représentation stylisée de tout ou partie de ces wagons dont le poète Isaac Katzenelson a décrit en octobre 1943 le rôle ambigu dans une œuvre sublime, *Le Chant du peuple juif assassiné*, alors que son épouse et deux de ses fils venaient d'être déportés de Varsovie aux chambres à gaz de Treblinka et que lui-même et son dernier fils allaient connaître le même sort un peu plus tard¹⁵. Permettez-moi de vous lire quelques extraits de ce poème, puisque c'est le message d'un homme qui a vu partir sa famille dans ces wagons qui l'emporteraient à son tour, sans retour, et que le poète souvent exprime plus que l'historien :

La peur, l'angoisse, la terreur horrible m'enserrent étroitement.

Les wagons sont là, de nouveau !

Partis hier soir, et de retour aujourd'hui, ils sont là, de nouveau là,
sur le quai.

Tu vois leur gueule ouverte ?

La gueule ouverte dans l'horreur !

Ils en veulent encore !

Encore, de nouveau. Rien ne les rassasie.

Ils sont là, ils attendent les Juifs.

Quand les apporte-t-on ?

Affamés comme s'ils n'avaient encore jamais englouti leur Juif...

Jamais... Mais oui ! ils en veulent encore, toujours plus.

Ils en veulent encore.

Ils sont là, attendant qu'on leur prépare la table,

Qu'on serve le repas, qu'on serve des Juifs autant qu'il en pourra entrer.

Des Juifs !

Vieux peuple aux enfants tout jeunes, jeunes et frais,

Grappes jeunes sur un vieux cep ;

et des vieillards comme le vin fort est vieux.

Ils étaient pleins pourtant, gavés, étouffés de Juifs !

Les morts debout, serrés, coincés entre les vivants,

Les morts debout sans toucher le sol à force d'être serrés,

Sans que l'on puisse voir dans la masse lequel est mort et lequel est vivant.

UNE ENTREPRISE PUBLIQUE DANS LA GUERRE : LA SNCF, 1939-1945

Deuxième partie : Une entreprise dans la guerre et l'occupation

2- Du statut des Juifs aux déportations

La tête du mort, comme une tête vivante, se balançait de-ci de-là,
Et sur le vivant coulait déjà la sueur de la mort.
L'enfant réclame à boire à sa mère, morte, une goutte d'eau,
Il lui frappe la tête de ses petites mains, pleurant parce qu'il a chaud.

Wagons vides ! Vous étiez pleins et vous voici vides à nouveau,
Où vous êtes-vous débarrassés de vos Juifs ?
Que leur est-il arrivé ?
Ils étaient dix mille, comptés, enregistrés – et vous voilà revenus ?
Ô dites-moi, wagons, wagons vides, où avez-vous été ?

Vous venez de l'autre monde, je sais, il ne doit pas être loin :
hier à peine vous êtes partis, tout chargés, et
aujourd'hui vous êtes déjà là !
Pourquoi tant de hâte, wagons ?
Avez-vous donc si peu de temps ?
Vous serez bientôt, comme moi, des vieillards,
bientôt brisés et gris.

Voir tout cela, regarder et entendre... Malheur !
Comment pouvez-vous le supporter, même faits de fer et de bois ?
Ô fer, tu étais enfoui dans la terre, profond, ô fer froid.
Et toi, bois, tu poussais, arbre sur la terre, haut et fier !
Et maintenant ? Des wagons, des wagons de marchandises
et vous regardez, témoins muets de cette charge,

Muets, fermés, vous avez vu.

Dites-moi, ô wagons, où menez-vous ce peuple,
ces Juifs emmenés à la mort ?

Ce n'est pas votre faute.
On vous charge,
on vous dit : va !

On vous envoie chargés, on vous ramène vides.
Wagons qui revenez de l'autre monde, parlez, dites un mot,
Faites parler vos roues, que moi, que moi je pleure...

1. L'auteur ne connaissait pas le travail de Christian Bachelier, terminé en septembre 1996, quand il a rédigé sa communication (*La SNCF sous l'Occupation allemande, 1940-1944, Rapport documentaire*, Paris, IHTP-CNRS, 1996, 1 534 p. ; 914 p. en 2 vol. + 2 vol. d'annexes).

2. Préface de Adalbert Rückerl, éd. H.-W. Dumjahn, coll. " Dokumente zur Eisenbahngeschichte ", vol. 18, Mayence, 1981, 280 p. (comprenant 70 photos, 66 documents d'archives en fac-similé et 7 cartes), non traduit. Première édition en américain, *The Role of the German Railroads in the Destruction of the Jews*, et communication au congrès annuel de l'American Sociological Association, 1976 (N.d.l.R.).

3. *La SNCF pendant la guerre. Sa résistance à l'occupant*, préface de Louis Armand, Paris, PUF, coll. " Esprit de la Résistance ", 1968, 666 p.

4. Serge Klarsfeld, *Le Mémorial de la déportation des Juifs de France : listes alphabétiques par convois des Juifs déportés de France, historique des convois de déportation, statistiques de la déportation des Juifs de France...*, Paris, Association pour le jugement des criminels nazis qui ont opéré en France, non paginé, ill., couv. ill., bibliogr. [1978].

5. Serge Klarsfeld, *Le Calendrier de la persécution des Juifs de France, 1940-1944*, Paris, Les fils et filles des déportés juifs de France / New York, The Beate Klarsfeld Foundation, 1993, 1 263 p.

6. Serge Klarsfeld, *Vichy-Auschwitz : le rôle de Vichy dans la solution finale de la question juive en France*, t. 1, 1942, Paris, Fayard, 1983, 542 p., 32 p. de pl. ; t. 2, 1943-1944, Paris, Fayard, 1985, 408 p., 16 p. de pl., choix de textes et de documents.

7. Voir Serge Klarsfeld, *Vichy-Auschwitz...*, op. cit., t. 2, 1985, p. 200.

8. *Ibid.*, t. 1, 1983, p. 319-320.

9. Le Centre multirégional d'archives de la SNCF à Béziers ne conserve pas à ce jour de dossier de pension à ce nom. Les recherches se poursuivent dans d'autres catégories d'archives. On nous a en revanche signalé l'existence d'un récit *Léon Bronchart, ouvrier et soldat. Un Français raconte sa vie* (Vaison-la-Romaine, 1969) qu'il ne nous a pas été encore possible de consulter (N.d.l.R.).

10. *Ibid.*, p. 407-408.

11. *Ibid.*, p. 454.

12. Signalons la découverte que nous venons d'effectuer en préparant la présente communication et en consultant un document en notre possession : il s'agit d'un relevé de trains de déportation, effectué pour le compte du ministère des Prisonniers, Déportés et Réfugiés en janvier 1945 à Onville, établi sur la base de registres de trafic de la SNCF du réseau Est où l'on trouve que la mention Da 901, qui désigne dans tous les documents les trains de déportation de Juifs de France, signifierait " Drancy-Auschwitz ". Raul Hilberg a proposé, tout en remarquant que ces codes familiers aux cheminots d'alors sont pour nous aujourd'hui des hiéroglyphes, deux interprétations à cette désignation conforme aux codes allemands (le n° 901 est celui de plusieurs trains dans les horaires de trains de permissionnaires, par ex.) : 1 / soit D = D-Zug (train express) et dans ce cas Da = D-Zug [fuer] Aussiedler (Train express pour personnes évacuées) ;

UNE ENTREPRISE PUBLIQUE DANS LA GUERRE : LA SNCF, 1939-1945

Deuxième partie : Une entreprise dans la guerre et l'occupation

2- Du statut des Juifs aux déportations

2 / soit Da est l'abréviation de " David ", qu'il s'agisse d'une dénomination officielle ou d'un usage des cheminots allemands. (Raul Hilberg, *Sonderzüge nach Auschwitz, op. cit.*, p. 257).

13.

21861
SNCF
Service commercial
54, bd HAUSSMANN
Paris 9ème

15 septembre 1942
Mr. le Préfet délégué du Loiret

Monsieur,

A la demande de vos services, les quatre trains spéciaux ci-après ont été mis en marche par la SNCF pour le transfert d'Israélites en Allemagne :

Le 31 juillet 1942 de Pithiviers à Arnaville-Transit (Novéant)

Le 3 août 1942 de Pithiviers à Arnaville-Transit (Novéant)

Le 5 août 1942 de Beaune-la-Rolande à Arnaville-Transit (Novéant)

Le 7 août 1942 de Beaune-la-Rolande à Arnaville-Transit (Novéant)

Ces trains ayant circulé pour le compte des autorités d'occupation, celles-ci en effectueront le règlement comme elles le font pour ceux qui sont mis en marche au départ de la gare du Bourget-Drancy. Toutefois, le transport de l'escorte française d'accompagnement reste à la charge de l'Etat français et fait l'objet de factures spéciales que nous adresserons au ministère de l'Intérieur (direction du Personnel, du Matériel et de la Comptabilité) lorsqu'il s'agit de trains partant de la région parisienne.

En ce qui concerne les trains ci-dessus désignés, nous nous proposons d'établir les factures d'usage relatives aux voyages des escortes et, dans ce but, nous vous serions obligés de nous faire connaître la composition de ces dernières (nombre d'officiers et de gendarmes) et le trajet effectué par chacune d'elles, tant pour rejoindre le train à la gare de départ que pour revenir ensuite à son point initial de déplacement.

Par ailleurs, nous vous serions obligés de nous dire si ces factures devront vous être adressées pour règlement ou si nous devons les envoyer aux services du ministère de l'Intérieur mentionnées ci-dessus.

Le directeur du Service commercial
Le chef de la Division du trafic voyageur
(Coll. S. Klarsfeld.).

14. Voir l'illustration de couverture : l'embarquement à Marseille pour Compiègne, le 24 janvier 1943, de 1 642 personnes rafées deux jours plus tôt dont 782 seront déportées vers Sobibor en mars (*N.d.I.R.*).

15. *Le Chant du peuple juif massacré*, traduction intégrale par Myriam Novitch et Suzanne Der, Kibboutz Lahomer Haggetaath, 1983, 48 p. (*N.d.I.R.*).