Les agents et dirigeants de la SNCF, épurés sous Vichy, épurés après Vichy. Regard croisé autour de la réintégration

Purges During Vichy, Purges After Vichy: A Comparative Analysis of the Reinstatement of SNCF Workers and Leaders

Charlotte Pouly

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/histoiremesure/5115>

DOI : 10.4000/histoiremesure.5115

ISSN : 1957-7745

Éditeur

Éditions de l'EHESS

Édition imprimée

Date de publication : 31 décembre 2014

Pagination : 135-154

ISBN : 978-2-7132-2437-9

ISSN : 0982-1783

Référence électronique

Charlotte Pouly, « Les agents et dirigeants de la SNCF, épurés sous Vichy, épurés après Vichy. Regard croisé autour de la réintégration », *Histoire & mesure* [En ligne], XXIX-2 | 2014, mis en ligne le 31 décembre 2017, consulté le 04 juin 2022. URL : <http://journals.openedition.org/histoiremesure/5115> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/histoiremesure.5115>

Charlotte POULY*

Les agents et dirigeants de la SNCF, épurgés sous Vichy, épurgés après Vichy Regard croisé autour de la réintégration

Résumé. Cet article interroge le couple *épuration-réintégration* à travers la Société nationale des Chemins de fer français (SNCF), sur le temps moyen des césures politiques et de la conjoncture économique de 1936 aux années 1960, en optant pour une démarche comparative afin d'élaborer une typologie exploratoire. Il s'agit de mesurer les dispositions prises à l'égard des agents et dirigeants, épurgés et réintégrés, pendant ou après Vichy, en insistant sur le chevauchement symptomatique d'après-guerre. Nous observons ainsi des écarts qualitatifs et quantitatifs entre le temps court de la réintégration massive des agents communistes dès 1944 et le temps moyen des réintégrations et conversions individuelles d'agents et de dirigeants à partir de 1947. Épurations et réintégrations semblent ici plurielles, à géométrie variable et les dernières ne sont pas toujours synonyme de *désépuration*.

Mots-clés. Épuration, réintégration, Vichy, SNCF, communistes, France

Abstract. *Purges During Vichy, Purges After Vichy: A Comparative Analysis of the Reinstatement of SNCF Workers and Leaders*

This article looks at the purge/reinstatement process within the SNCF over the period of political breaks and the economic climate that occurred from 1936 to the 1960s. In order to develop an exploratory typology, a comparative approach is used. This involves measuring the steps that were taken with regard to SNCF workers and leaders during and after the Vichy regime, with a focus on the overlap symptomatic of the post-war period. Qualitative and quantitative gaps are apparent between the short-term massive reinstatement of communist workers from 1944 and the medium-term reinstatement and individual conversion of workers and leaders from 1947 onwards. Purges and reinstatements seem to have varied in scope and form, and reinstatement did not always mean one had been "unpurged".

Keywords. Purge, reinstatement, Vichy, SNCF, communists, France

* Doctorante en histoire économique et sociale, IDHE.S-IHES Paris 1 : Des hommes et des rails. Les échelles de la Collaboration économique ferroviaire franco-allemande à travers la SNCF, 1939-1945. Sous la direction de Michel Margairaz. E-mail : Charlotte.Pouly@ac-creteil.fr

« La République française rend témoignage à la Résistance dont le combat [...] a sauvé la Nation. C'est dans la fidélité à l'esprit de la Résistance qu'elle entend que soit aujourd'hui dispensée la clémence. L'amnistie n'est pas une réhabilitation, ni une revanche. »¹

L'histoire des épurations autour de Vichy est récente dans l'historiographie. En 1985, Peter Novick² offre une première synthèse mais il faut attendre le « tournant baruchien »³, et les années 2000, pour que le couple *épuration-réintégration* soit considéré comme un champ d'étude à part entière⁴. Désormais, il convient de s'intéresser à toute « l'épaisseur sociale du phénomène » tel qu'il est « vécu et perçu » par les acteurs d'en haut et d'en bas. Les représentations sociales, et le « ressentiment »⁵, peuvent parfois expliquer des « revanches épuratrices »⁶. En variant les temporalités et les échelles d'analyse, l'objet peut être élargi en « amont comme en aval » pour interroger l'impact des « ruptures, transitions et consolidations »⁷ politico-économiques sur les hommes et les carrières. Dans une continuité historiographique, nous proposons une mesure du couple *épuration-réintégration* à travers les destins croisés des agents et dirigeants de la Société nationale des Chemins de fer français (SNCF). Nous nous intéresserons autant à la mesure quantitative du phénomène qu'aux mesures normatives. Dans la France d'après-guerre, en pleine reconstruction matérielle et psychologique, il s'agit de réconcilier « résistants » et « traîtres »⁸ dans une commune mémoire nationale. On épure pour « juger », on réintègre pour « réparer » *via* une permutation d'acteurs : les agents communistes épurés dès 1939 sont amnistiés, réhabilités puis réintégrés à la SNCF en 1944-1945, conjointement à l'épuration de certains de leurs dirigeants et collègues, qui ont parfois participé à leur épuration, à des degrés divers selon leurs fonctions. Amnistie pénale, réhabilitation politique, réintégration administrative des épurés et épuration des épurateurs, forment ainsi un mouvement d'ensemble rétroagissant qui *désépure*. Dès 1947, les épurateurs épurés sont amnistiés et/ou réintégrés au moment où la République « restaurée » doit consolider sa politique et moderniser son économie : simple oubli de Vichy ou réelle *désépuration* ?

1. *Journal officiel*, 7 août 1953, p. 6942-6943.

2. P. NOVICK, 1985.

3. M.-O. BARUCH, 1997.

4. M. BERGÈRE & J. LE BIHAN, 2009 ; A. BANCAUD, 2002 ; M.-O. BARUCH, 2003 ; F. ROUQUET, 2001.

5. M. FERRO, 2007.

6. Selon la terminologie d'A. BANCAUD, 2002, p. 147.

7. Historiographie in M. BERGÈRE & J. LE BIHAN, 2009, p. 10-30.

8. Voir les *Cahiers du communisme* in C. BACHELIER, 1996, p. 825-827.

Il s'agit de questionner le concept de *désépuration*⁹, comprenant des mesures – amnistie, réintégration, récupération de droits – aux effets plus ou moins rétroactifs selon le régime politique et la conjoncture économique qui tempèrent ou mettent fin à une épuration antérieure. Par une approche comparative sur la moyenne durée de 1936 aux années 1960, interrogeant le principe de *rétroaction*, nous élaborerons une typologie exploratoire. Précisons d'emblée que les agents et dirigeants internes de la SNCF ne sont pas fonctionnaires¹⁰, sauf Pierre-Eugène Fournier qui est en détachement. Les cadres permanents ont un régime particulier – retraite, maladie, durée de travail –, les auxiliaires sont des contractuels de droit privé et les dirigeants issus des grands corps, « fonctionnaires supérieurs » par analogie avec la Haute administration, sont « hors-statut » à la SNCF. Les sources judiciaires, ministérielles et de la direction générale SNCF permettent de saisir l'application des mesures normatives à l'échelle nationale. Cependant, seule une étude de cas à l'échelle locale, réalisée avec les archives départementales et de la SNCF de la région Sud-Est¹¹, rend possible la mesure fine du phénomène par une série chiffrée fiable. Nous analyserons l'*épuration-réintégration* de Vichy à travers les agents communistes avant d'étudier celles d'agents et de dirigeants post-Vichy, pour mieux mettre en exergue le chevauchement des deux séquences et la relativité contextuelle du verbe *désépurer*.

1. Du Front populaire au GPRF : l'étrange destin politique et administratif des agents « communistes », des épurations à la réintégration

L'épuration pénale et administrative des agents « communistes »¹² est un processus graduel dépassant la chronologie de Vichy. À partir de la vague répressive de 1938, deux cycles purgatoires peuvent être identifiés. Le premier, avec la dissolution du Parti communiste français (PCF) le 26 septembre 1939, inaugure l'anticommunisme d'État. Le second, prolongeant le premier sous Vichy, consolide la Révolution nationale et la politique de Collaboration par une épuration massive et institutionnalisée. Ainsi, de 1936 à 1944, ces agents passent de la mystique du Front populaire à l'illégalité. *A contrario* à la

9. Selon la terminologie d'A. BANCAUD.

10. Statut de 1920 remplacé en 1938-1939 par une convention collective.

11. C'est une région stratégique en 1940-1945 : ligne de démarcation, frontière franco-allemande, axe PLM.

12. Dans les sources, ce qualificatif confond les syndicalistes, socialistes, communistes et radicaux. Nous ne pouvons pas les distinguer à moins de réaliser une étude prosopographique.

Libération, l'agent communiste est une « victime », « un héros »¹³ à amnistier, à réhabiliter et à réintégrer. Cette réintégration, marquant la rupture politique induite par le Gouvernement provisoire de la République française (GPRF) et la nouvelle conjoncture économique de la Reconstruction, se fait dans un mouvement d'ensemble qui *désépure*.

Du Front populaire à Vichy : les épurations

Le Front populaire, symbolisant l'idéologie ouvrière en France, est une mystique qui cristallise les passions. Si la corporation cheminote s'en réclame, les dirigeants s'en méfient. En effet, lorsqu'en 1936 Léon Blum propose une loi sur l'unification des Chemins de fer, proche de la nationalisation, les compagnies parlent d'« expropriation » et les journaux titrent sur la « dictature du rail »¹⁴. Finalement, les négociations aboutissent à l'été 1937 sous le gouvernement de Camille Chautemps qui consent à indemniser largement les anciennes compagnies. La SNCF est créée le 1^{er} janvier 1938 en tant qu'entreprise d'économie mixte¹⁵. D'après René Mayer, membre de la commission instaurée par C. Chautemps, la chute de L. Blum « sauva de justesse les compagnies de ce danger très grave »¹⁶. Ces événements pèsent sur la mémoire des dirigeants alors que la culture syndicaliste est très présente à la SNCF¹⁷. La Fédération nationale des cheminots est puissante et quatre de ses membres, dont Pierre Sémard et Jean Jarrigion, sont au conseil d'administration (CA). Le 30 novembre 1938, après Munich, la Confédération générale du travail (CGT) lance un appel à la grève contre les décrets-lois Reynaud mais le mouvement échoue. Comme l'écrit Jean Berthelot, alors au cabinet des Travaux publics et rédacteur d'une partie des décrets susvisés¹⁸ : « Les chefs communistes sont écartés, ils ont perdu leur crédit »¹⁹. Les grévistes subissent de lourdes sanctions administratives pouvant aller jusqu'à la révocation²⁰ et le CA n'est pas épargné :

« En raison de l'incompatibilité existante entre l'exercice des fonctions d'administrateurs de la Société nationale des Chemins de fer français et la signature d'un tract incitant les agents, non seulement à cesser le travail, mais

13. C. BACHELIER, 1996, p. 853-865.

14. F. CARON, 1973, p. 545.

15. Ce n'est donc pas « une entreprise publique », G. RIBEILL, 1984, p. 19 ; M.-N. POLINO, 2001.

16. F. CARON, 1973, p. 545.

17. G. RIBEILL, 1984 ; P. VINCENT, 2008.

18. C. BACHELIER, 1996, p. 283-284.

19. J. BERTHELOT, 1968, p. 24-25.

20. C. BACHELIER, 1996, p. 283-284.

encore à entraver la marche des convois et à occuper les postes d'aiguillage [...] M. Jarrigion et M. Sépard sont démis de leur titre de membre du CA. »²¹

C'est la fin de la mystique du Front populaire et cette répression, numériquement limitée, marque une transition politico-économique.

Avec le pacte germano-soviétique du 23 août 1939 puis la dissolution du PCF, le communiste devient l'ennemi intérieur dans l'ère de l'anticommunisme d'État²². Ainsi, dès le mois de septembre nombre d'entre eux sont arrêtés. À la SNCF, dans le cadre de la préparation à la guerre, l'épuration permet de lutter contre la distribution de tracts assimilée à de la propagande antimilitariste²³. La convention collective régissant le statut juridique du personnel est modifiée (art. 55), sur proposition du président de la SNCF Pierre Guinand²⁴, pour permettre révocations et licenciements. Nous n'avons pas de statistiques détaillées mais nous savons qu'*a minima* 200 agents sont touchés par les mesures de 1938 et 4 150 par celles de 1939. S'ils sont 100 000 communistes à la SNCF, soit 20 % des effectifs²⁵, l'épuration est faible mais croissante.

Elle s'accroît encore avec l'application du décret Sérol du 12 avril 1940. Les agents « qui se sont livrés à des actes susceptibles de servir la propagande d'un parti dissous et généralement de nuire aux intérêts de la Défense nationale » doivent être révoqués²⁶ et ceux qui « n'auraient pas clairement manifesté par leur attitude ou leur manière de servir, qu'ils ont rompu complètement tout lien » avec le parti, peuvent être suspendus²⁷. Les déplacements d'office sont privilégiés jusqu'à l'été mais avec les opérations militaires de mai-juin, les licenciements deviennent courants et certains agents sont internés sur proposition de la SNCF²⁸. Ainsi, de 1936 à 1940, le communiste est devenu *persona non grata*. La purge s'institutionnalise sous Vichy, consolidant le nouveau régime politico-économique porté par la Révolution nationale.

21. Décret du 14 décembre 1938, De Monzie, AN, F60/660.

22. B. BACHELOT, 2002, p. 19.

23. Décrets applicables à la SNCF, SNCF, 25LM/256.

24. Lettre de Guinand au ministre de Monzie, 8 décembre 1939, et réponse du 4 janvier 1940, SNCF, 505LM/186.

25. C. BACHELIER, 1996, p. 283-286.

26. Décrets applicables à la SNCF, 25LM/256.

27. Lettre de R. Le Besnerais aux directeurs, 24 mai 1940, SNCF, 25LM/256.

28. Fiche de l'agent X interné le 15 juin 1940, SNCF, 118LM/121.

« Dans certains ministères règne une fureur d'épuration. Certains ont vu dans la loi du 17 juillet 1940, qui permet de relever de leurs fonctions les agents publics, le moyen de réaliser une opération politique. »²⁹

Grâce à leur statut, les agents SNCF sont exemptés de la loi du 17 juillet, régissant l'accès aux emplois dans l'administration publique. Cependant, après l'intervention du directeur général Robert Le Besnerais invoquant, entre autres, une régulation économique, « nous désirerions également nous séparer de fonctionnaires supérieurs dont l'activité n'est plus suffisante ou dont nous n'avons plus l'emploi »³⁰, et avec l'élaboration d'un texte par le président, Pierre-Eugène Fournier³¹, elle est adaptée aux agents SNCF dès le mois de septembre. En octobre, Vichy organise les premières rafles communistes, le 9 novembre les confédérations sont dissoutes et l'échec de la rencontre Hitler-Molotov cristallise les tensions. Le 25 juin 1941, après l'attaque allemande à l'est, le gouvernement Darlan durcit les sanctions. L'épuration, entamée dès 1938-1939, s'institutionnalise et devient systématique. Il y a une circulation de listes SNCF³², une répartition des tâches entre la SNCF et le ministère dès 1939, puis entre la SNCF, le ministère, la Police et les préfectures dès 1940, et une gestion interne à l'entreprise qui propose les sanctions³³, mobilisant tous les échelons hiérarchiques à divers degrés : dirigeants, chefs de gares, de services et de régions, inspecteurs et certains agents³⁴. La volonté de maintenir la cohésion de la corporation ne suffit donc plus à « tolérer une certaine influence communiste, jugée néfaste pour la Collaboration économique ferroviaire »³⁵. D'ailleurs, la « dénonciation et/ou répression d'agents » peut émaner de « petits chefs qui, par exemple, n'avaient pas encore digéré les retombées du Front populaire »³⁶ et les dirigeants ne cachent pas leur ressentiment, à l'heure où il faut produire. Dans un discours radiodiffusé en 1941, J. Berthelot, secrétaire d'État aux Transports et aux Communications depuis le 6 septembre 1940, s'exclame :

29. J. BERTHELOT, 1968, p. 116-117.

30. Rapport de R. Le Besnerais au comité de direction, 31 août 1940, SNCF, 25LM/256.

31. Lois du 19 septembre et du 31 octobre 1940, brouillons et texte final de P.-E. Fournier, SNCF, 25LM/256.

32. Procédures P.-E. Fournier et R. Le Besnerais, Cour de justice de la Seine, 1946, AN, Z6/NL/617 extrait 15099. Liste de la Nièvre créée en février et liste du Rhône en octobre 1939, SNCF, 118LM/121. Les listes n'émanent donc pas que de la direction générale de la Sûreté nationale. G. RIBEILL, 2001, p. 86.

33. SNCF, 25LM/256, 258 et 1934 ; 118LM/121 ; 505LM/186 et AN, 3W/68 ; 72AJ/477 ; F7/14882 ; F14/16912.

34. *Ibid.* et Mémento du 26 août 1941, conférence à la Wehrmacht, AN, Z6/NL/617 ; AD 71, W/116684, 120058.

35. G. RIBEILL, 2001, p. 100.

36. *Ibid.*, p. 92.

« La perfide propagande cherche à vous éloigner de votre devoir de Français et d'hommes du rail. Habilement, comme aux plus beaux jours du Front populaire, elle se camoufle frauduleusement sous le drapeau tricolore [...] Mais cette propagande mensongère oublie de vous dire que c'est le Front populaire, monstrueuse alliance d'un communisme faussement national, d'un radicalisme maçonnique et de la finance juive qui a précipité la France dans une guerre idéologique, après l'avoir affaiblie ; que les mêmes communistes qui prétendent, ce jour, nous donner des leçons de patriotisme, ont saboté notre Défense, alors que le devoir français était de produire ; que nos souffrances sont la rançon de la défaite dont ils sont responsables. »³⁷

Servir est le seul mot d'ordre d'après R. Le Besnerais :

« Je soutiendrai toujours les chefs qui me suivront dans cette voie et je serai sans pitié pour ceux qui y dérailleraient : il ne faut pas que quelques constatations défavorables viennent ternir le renom d'un personnel dont l'ensemble continu à n'avoir, à l'heure actuelle comme pendant les hostilités, qu'un souci : servir. »³⁸

Vichy est-il « une revanche politique »³⁹ et économique ? L'épuration semble être celle du Front populaire et des réfractaires à la Collaboration. Cette dernière est nécessaire à l'imprégnation des idéaux de la Révolution nationale au sein de la corporation⁴⁰, préalable à l'acceptation du travail pour compte allemand. La rupture post-Vichy va pourtant obliger les épurateurs à réintégrer ceux qu'ils ont naguère épurés.

Réintégrer les communistes : restituer, réparer, désépurer (1944-1945)

L'ordonnance du 1^{er} juillet 1943 du Comité français de Libération nationale (CFLN) amnistie les communistes épurés depuis 1939. À l'été 1944, le PCF est réhabilité dans le paysage politique légal, siège au GPRF et les agents SNCF sont réintégrés dès le mois de septembre. Il y a donc une amnistie, une réhabilitation et une réintégration sur un temps très court, qui *désépurent* rétroactivement le temps moyen des épurations.

La réintégration est massive et systématique puisqu'elle est effective dès que l'agent la demande, sauf pour ceux qui ont commis des fautes de service pour lesquels un examen approfondi est nécessaire. L'agent dont la révocation est antérieure à l'armistice reprend le même service dans

37. Discours de J. Berthelot aux cheminots, 21 août 1941, AN, 3W/68.

38. Lettre de R. Le Besnerais à R. Barth, 19 août 1941, SNCF, 25LM/256.

39. A. BANCAUD, 2002, p. 144.

40. G. RIBEILL, 2001, p. 95.

sa résidence d'origine ou de son choix⁴¹. Les révoqués étant réintégrés au même échelon et au même poste⁴², il n'y a pas de délocalisation ni de mutation imposées. La réintégration a aussi d'importantes conséquences économiques. En effet, les primes et salaires prennent en compte le calcul de l'ancienneté que ces agents auraient eue s'ils n'avaient pas été révoqués, comme s'ils étaient restés en service. Rétroactivement, les agents suspendus sont notés « en maladie » pour percevoir la moitié de leur pension⁴³ et ceux qui étaient sur un tableau d'aptitude pour avancement le reçoivent automatiquement⁴⁴. Si l'épuration brise la carrière, la réintégration l'avantage sur le moyen terme car en temps normal, l'avancement est conditionnel. En somme, les sanctions et leurs effets sont annulés et réparés : c'est une réintégration qui a valeur de *restitution-réparation*⁴⁵. Cependant, certains agents la refusent soit pour raison de santé – ils conservent leurs droits – soit pour motif personnel⁴⁶ – ils perdent tous leurs droits. Dans le contexte de Reconstruction et de légitimation politique, cette réintégration, comme l'amnistie et la réhabilitation, répond à des motifs politiques, mémoriels⁴⁷ et économiques. Il faut rapidement faire justice, réparer et retrouver la cohésion au sein de la nation et de la corporation. En rétroagissant sur les épurations, en amnistiant et en réhabilitant, on *désépure* tout en épurant Vichy. Ces dispositions exposées, tentons désormais une mesure du phénomène.

Mesurer la séquence épuration-réintégration

Quantifier la réintégration exige au préalable la mesure de l'épuration administrative. Or, les données sont lacunaires, discordantes et problématiques, dans les sources comme dans les différents travaux scientifiques. Ainsi, nous pouvons lire dans une enquête judiciaire⁴⁸ d'après-guerre, reposant sur des documents de 1940-1944 exhumés, que 883 agents sont licenciés et révoqués de septembre 1939 à avril 1942. Une

41. Lettre du directeur du Personnel aux directeurs, 14 septembre 1944, SNCF, 266LM/4.

42. *Ibid.*, 30 septembre 1944.

43. *Ibid.*, 25 octobre 1944.

44. *Ibid.*, 30 septembre 1944.

45. Consécutif à l'effondrement du régime épurateur, réparant une épuration injustifiée, selon J. Le Bihan.

46. Note de la direction du Personnel, 3 février 1945, SNCF, 266LM/4.

47. Un bon exemple, le film *La Bataille du rail* de René Clément en 1946.

48. AN, Z6/NL/617 extrait 15099.

source policière⁴⁹ indique que 1 200 agents sont révoqués entre 1939 et le 27 novembre 1941, chiffre avancé par J. Berthelot aux Allemands en 1941⁵⁰ et repris par C. Bachelier⁵¹. Bruno Bachelot⁵² fait une estimation à partir de dossiers « des agents incarcérés par les autorités allemandes pour menées antinationales », soit 303 agents de septembre 1939 à novembre 1942. Or, il faut différencier les sanctions administratives – licenciement, avec indemnités et retraite, et révocation, sans aucun droit – des sanctions pénales – internement et arrestation – pour mesurer la réintégration. Le chiffre de B. Bachelot n'est donc pas à prendre en compte ici car il s'agit de sanctions pénales émanant de l'occupant. Il convient également de ne pas confondre les sanctions pour communisme des autres motifs. Or, la distinction n'est pas toujours faite dans les sources. S'ajoute à ces aléas le fait que ces données quantitatives ne sont pas neutres car elles sont construites par des acteurs dans un but précis. Par exemple, le chiffre de J. Berthelot peut être surévalué pour contenter les Allemands, les épurateurs en procès peuvent le réduire afin de minimiser leurs actions, alors que la Police et la Justice d'après-guerre peuvent l'amplifier. Néanmoins, tentons une estimation. *A priori*, le chiffre de 1 200 agents révoqués de septembre 1939 à novembre 1941 semble pertinent car nous le retrouvons dans deux sources différentes et notre étude s'en approche⁵³. S'il y a 411 000 agents et auxiliaires en moyenne pour 1940-1944, l'épuration de 1939 à 1941 ne concerne que 2,2 % de l'effectif global. Sachant que ce nombre ne comprend que la première période d'épuration et qu'il ne concerne que les révoqués, alors que les licenciés sont 2,4 fois plus nombreux si l'on prend le cas de la région Sud-Est, il faudrait le multiplier mais nous ne pouvons pas savoir par combien. En effet, nous n'avons pas trouvé de sources synthétisant⁵⁴, de façon précise et fiable, l'épuration de 1939 à 1944 à l'échelle nationale, sans doute parce que l'épuration est locale, à l'échelle des établissements et régions SNCF. Les dossiers sont ensuite centralisés et complétés, sur indication des régions (SE pour Sud-Est) et du ministère des Travaux publics (MTP), par le service central du personnel (SCP) pour suivi administratif. Nous proposons donc

49. Note de police non datée et lettre de J. Berthelot à Pétain, 17 novembre 1941, AN, 3W/68.

50. Mémento d'une conférence à la Wehrmacht, 26 août 1941, AN, 72AJ/477.

51. C. BACHELIER, 1996, p. 315-316.

52. B. BACHELOT, 2002, p. 172-173.

53. Nous comptabilisons 1 079 agents en croisant toutes les sources, sachant qu'elles sont lacunaires.

54. Une très longue étude prosopographique est peut-être possible avec les dossiers individuels de la SNCF (Béziers).

une étude de cas avec les fiches lacunaires d'agents révoqués⁵⁵ et licenciés⁵⁶, pour communisme ou menées antinationales, de la région SNCF Sud-Est. Ce corpus, classé par ordre alphabétique, compte 335 agents et ne saurait être généralisable car il représente moins de 1 % des agents communistes. Néanmoins, il permet une mesure fiable du couple *épuration-réintégration* à l'échelle locale, ce qui représente un apport pour la connaissance actuelle de ce phénomène complexe et difficilement quantifiable.

Tableau 1. *L'épuration d'agents communistes dans la région SNCF Sud-Est (1939-1944)*

Année	Licenciés	Révoqués	TOTAL
1939	0	1	
1940	40	27	
1941	165	37	
1942	29	20	96 révoqués et 239 licenciés soit 335 agents
1943	3	10	
1944	1	1	
Inconnue	1	0	

Tableau 2. *Catégories socio-professionnelles des agents épurés*

Statut	Licenciés	Révoqués	TOTAL
« Petit personnel »*	214	91	305
« Fonctions moyennes »	25	5	30

Note. *Petit personnel* (échelles 1 à 4-5 sur 18) : cantonnier, ouvrier, aide-ouvrier, homme d'équipe, manœuvre, facteur, pointeur releveur, manœuvre spécialisé, wagonnier, aide surveillant et surveillant, garde et garde signaux, conducteur. *Fonctions moyennes* (échelles 5-6) : chef de trains, de brigade, de manœuvre, sous-chef de brigade.

Sur les 335 agents du corpus, près de deux tiers sont licenciés et un tiers révoqués de 1939 à 1944, dont 80 % en 1940-1941. La révocation est moins importante sans doute car elle est plus lourde de conséquences. Le « petit personnel », plus nombreux dans l'effectif SNCF, est le premier touché (91 % des révoqués et licenciés) mais le personnel « moyen » n'est pas laissé indemne (10 % des licenciés). Avec la pénurie d'agents SNCF qualifiés, il est plus aisé de révoquer un petit personnel facilement remplaçable. La variable du grade existe donc pour l'épuration.

55. Dossier nominatif d'agents révoqués pour « activités communistes ou menées antinationales », région SE, SNCF, 118LM/120. Fiches cartonnées « fragiles ». Il manque les lettres I, K, N, O, U (et W, X, Y, Z).

56. Dossier nominatif d'agents « licenciés par application des lois de 1940 et 1941 réprimant les activités communistes ou antinationales », région SE, SNCF, 118LM/121. Il manque les lettres H, I, K, N, O, Q, U (et W, X, Y, Z).

Tableau 3. *La réintégration des communistes épurés dans la région Sud-Est (1944-1945)*

Réintégrés	En 1944	En 1945	Pour ordre	Pour raisons médicales	Pour raisons administratives (retraite, vols)	Pour raisons personnelles	Statut
Oui	178	34	15	0	0	0	239 licenciés
Non	0	0	0	3	3	6	
Oui	49	31	0	0	0	0	96 révoqués
Non	0	0	10	1	3	2	

La loi de 1944 est en revanche appliquée rapidement à presque tous les agents quel que soit le grade : 87 % sont réintégrés dont 67 % en 1944, dans la région Sud-Est. Pour reconstruire et moderniser le réseau, chaque agent compte. Les réintégrations de 1945 sont, soit des demandes tardives – rapatriés d'Allemagne –, soit des dossiers nécessitant un examen approfondi – fautes de service, vols. Ainsi, il y aurait 5 302 agents réintégrés en 1945 à l'échelle nationale, licenciés pour vols et licenciés pour communisme confondus⁵⁷, un même agent pouvant être dans les deux catégories. Pour ces derniers, la réintégration n'est pas automatique. D'ailleurs, tous ne réintègrent pas physiquement la SNCF. Certains sont mis à la retraite ou réformés et les agents décédés sont réintégrés « pour ordre » selon la terminologie en vigueur. Cette *réintégration posthume* est importante car elle assure pension et retraite à la famille de l'agent. Enfin, il y a très peu de non-réintégration dans la région Sud-Est : seulement dix-huit dont six pour raisons administratives. La réintégration est perçue comme « une revanche » puisqu'elle se fait conjointement à l'épuration des « fusilleurs de patriotes »⁵⁸, autrement dit ceux qui les ont naguère épurés, sanctionnés et parfois dénoncés. *Désépurer* c'est défaire les épurations et épurer les épurateurs⁵⁹ par un processus inversé et rétroactif, laissant parfois place au ressentiment.

2. Dirigeants et agents : épurer puis désépurer Vichy ? (1944-années 1960)

Corrélativement à la réintégration rapide des communistes, dans le temps court de la rupture politique et dans le temps moyen de la Reconstruction, les dirigeants mais aussi de simples agents, subissent l'épuration pénale et/

57. G. RIBEILL, 2008, p. 146.

58. *L'Humanité*, en 1944, sur R. Le Besnerais et l'épuration des communistes en 1941, C. BACHELIER, 1996, p. 819.

59. Processus étudié pour la magistrature par A. Bancaud, in M.-O. BARUCH, 2003, p. 173-203.

ou administrative. Cette purge a une fonction de sécurité, de justice, de réparation, de légitimation et de reconstruction nationale⁶⁰ dans le temps moyen de la transition politique. Amnistiés en 1947-1953, des agents sont réintégrés mais les dirigeants vaquent à des postes moins voyants. C'est le temps plus long de la consolidation de la République « restaurée », de la « droite renaissante »⁶¹ et de l'affaiblissement des communistes, dans le contexte politico-économique de Guerre froide et de modernisation, le temps des trajectoires individuelles impliquant une étude au cas par cas.

Des épurations à géométrie variable (1944-1948)

À la Libération, les ordonnances adoptées par le CFLN puis par le GPRF définissent les crimes, délits et peines. Plusieurs instances cohabitent, dont la Haute Cour de justice et les tribunaux administratifs. L'épuration pénale par le haut, symbolisée par les procès des membres de Vichy en Haute Cour, touche les ministres et secrétaires d'État chargés de la SNCF, également épurés administrativement par leur corps. François Piétri⁶², ministre des Communications du 12 juillet au 6 septembre 1940, est inculpé en 1944. Coupable d'indignité nationale, il est condamné le 4 juin 1948 à cinq ans de dégradation nationale par contumace. La peine de dégradation nationale, sorte de mort sociale et civique, peut inclure une peine de prison, une amende et la perte de droits – exclusion du droit de vote, de l'éligibilité et des fonctions publiques et directionnelles. Inspecteur des Finances, il perd son honorariat. Jean Berthelot⁶³, secrétaire d'État aux Transports et aux Communications du 6 septembre 1940 au 18 avril 1942 et directeur général adjoint à la SNCF de 1939 à 1940 puis de 1942 à 1944, est arrêté le 28 août 1944. Relevé de ses fonctions à la SNCF le 21 septembre, épuré en tant qu'ingénieur en chef des Mines⁶⁴, il est condamné à trois ans de prison et dix ans de dégradation nationale le 10 juillet 1946 pour « avoir accompli sciemment des actes de nature à nuire à la Défense nationale [...] du 6 juin 1940 (*sic*) à la date de la Libération ». Robert Gibrat⁶⁵, secrétaire d'État aux Communications du 18 avril au 18 novembre 1942, est arrêté le 9 octobre 1944. Coupable d'indignité nationale, il est condamné le 12 mars 1946 à dix ans de dégradation nationale. Quant à Jean Bichelonne⁶⁶,

60. F. ROUQUET, 2001, p. 22-23.

61. Pour le contexte politique des lois d'amnisties, S. GACON, 2002.

62. AN, 3W/40 et 314.

63. AN, 3W/32 et 68.

64. Lettre du ministre au procureur général, 6 avril 1955, AN, 3W/20.

65. AN, 3W/36 et 182.

66. AN, 3W/69.

ministre de la Production industrielle de 1942 à 1944, il est hors-champ pour cette étude car il décède en Allemagne le 27 décembre 1944.

À une épuration pénale et administrative par le haut des ministres et des secrétaires d'État, correspond une épuration administrative plutôt par le bas à la SNCF. Instituée par René Mayer le 13 septembre 1944⁶⁷, elle touche surtout le petit personnel. L'hypothèse d'une régulation économique des effectifs, conjointement à la réintégration massive des communistes, n'est pas à exclure. Ici aussi, nous retrouvons la variable du grade : seuls quinze agents supérieurs – inspecteur divisionnaire par exemple – sont inquiétés en 1944⁶⁸. Les sanctions vont du déplacement d'office à la révocation sans pension. Un des principaux chefs d'accusation est la dénonciation de collègues⁶⁹ et le cas des ateliers d'Oullins montre qu'il s'agit parfois de sanctionner des syndicalistes non communistes ou dissidents⁷⁰. Dans la correspondance entre le ministère et la SNCF, nous retrouvons la mention « la méthode étant ainsi la même que celle adoptée en 1940 »⁷¹, en référence à l'épuration des communistes. D'ailleurs, la révocation de plein droit instituée en 1939 pour ces derniers est reprise après-guerre pour les coupables d'indignité nationale⁷². Certains instruments purgatoires, utilisés en 1939-1944, sont ainsi réutilisés contre leurs instigateurs.

La mesure du phénomène semble là encore délicate, étroitement soumise aux archives qui présentent des données divergentes. Le bilan SNCF de 1947, élaboré dans le cadre des nombreux bilans effectués pour mettre en avant l'épuration au moment où l'amnistie est discutée, dénombre 6 950 dossiers traités dont 1 200 exclusions, 600 sanctions supérieures au déplacement d'office, 3 000 sanctions égales ou inférieures au déplacement d'office et 2 150 dossiers sans suite⁷³. François Rouquet, d'après les archives de la commission centrale d'épuration des Communications, indique qu'il y a 4 892 exclusions définitives et licenciements, et que la moitié des sanctions

67. Ordonnance du 27 juin 1944, SNCF, 275LM/1.

68. Lettre du ministre des Transports et des Travaux publics au garde des Sceaux, 5 décembre 1944, AN, BB18/7127.

69. C. BACHELIER, 1996, p. 832.

70. C. CHEVANDIER, *Cheminots en usine. Les ouvriers des ateliers d'Oullins au temps de la vapeur*, Lyon, 1993, cité par C. BACHELIER, 1996, p. 833.

71. Lettre de R. Mayer et lettre du secrétaire général provisoire à P.-E. Fournier, 2 septembre 1944, SNCF, 275LM/1.

72. Lettre de J. Goursat au ministre, 15 mai 1945, SNCF, 266LM/5.

73. Bilan de l'épuration 1947, SNCF, 275LM/1.

concerne l'Alsace-Lorraine⁷⁴, sur 6 950 dossiers, reprenant ainsi le chiffre SNCF. Maxime Delattre, en étudiant les 1 029 dossiers individuels présents dans les archives SNCF, comptabilise 998 sanctions dont 599 exclusions. Quant aux tableaux des révocations, il indique 950 cas⁷⁵. D'après son corpus, l'Alsace-Lorraine (60 %) puis le Sud-Est (22 %) sont les deux régions les plus touchées par les révocations, qui ont lieu pour moitié en 1944-1945⁷⁶. L'épuration semble plus faible que dans d'autres administrations, pas nécessairement parce que la proportion de résistants est plus grande mais parce qu'il faut rapidement reconstruire et remettre en marche le réseau⁷⁷. D'ailleurs, ayant besoin d'hommes du rail à compétence technique⁷⁸ et d'une relative continuité administrative, les dirigeants internes et les petits chefs sont épargnés : « La commission d'épuration n'examinera pas le cas des directeurs, chefs de services et chefs de divisions »⁷⁹, dont les compétences sont essentielles à la reprise économique.

Ainsi, Jean Goursat et Philippe Dargeou, directeur et adjoint au service central du mouvement et Charles Boyaux, directeur du service commercial, terminent leur carrière au poste de directeur général de la SNCF. René Barth, directeur du service central du personnel, serait également nommé directeur en août 1944⁸⁰ avant d'être détaché en Allemagne. Cependant, deux des principaux acteurs de l'épuration des communistes, P.-E. Fournier et R. Le Besnerais, sont inquiétés dès 1944. En effet, la commission d'épuration de la région Est exhume des documents les impliquant directement dans l'épuration sous Vichy⁸¹. Pour éviter un éventuel procès, le directeur général démissionne en octobre mais les épurés veulent sanctionner leurs épurateurs⁸² : « Il est inouï, également, que l'ex-directeur de la SNCF, M. Le Besnerais, ne soit pas encore arrêté, bien qu'il ait été un des principaux responsables de l'arrestation de centaines de cheminots patriotes [...] les cheminots ne comprennent pas, Monsieur le ministre, que vous ayez désigné Fournier comme président du conseil d'administration »⁸³,

74. F. ROUQUET, 2001, p. 222-224.

75. M. DELATTRE, 2002, p. 130.

76. *Ibid.*, p. 55 et 57.

77. F. ROUQUET, 2001, p. 222-224 et 227.

78. Lettre de R. Mayer au garde des Sceaux, 5 décembre 1944, AN, BB18/7127.

79. Lettre de R. Mayer à P.-E. Fournier, 21 janvier 1945, SNCF, 505LM/186.

80. Jusqu'en 1945 avant que J. Goursat ne le remplace. Les dossiers LH diffèrent des sources SNCF et de l'École polytechnique.

81. Lettre du juge d'instruction A. Gaussin, 29 juin 1946, AN, Z6/NL/617 et BB18/7127.

82. 376 procès-verbaux recueillis de 1944 à 1946, AN, Z6/NL/617 et BB18/7127.

83. C. BACHELIER, 1996, p. 822

indique Marc Dupuy, ancien dirigeant des cheminots communistes, interné en 1940 et désormais député à l'Assemblée. En effet, R. Mayer tente de garder en place P.-E. Fournier, reconduit dans ses fonctions⁸⁴. Cependant, en septembre 1945, les pressions politiques le contraignent à démissionner. Ils sont tous les deux accusés « d'atteinte à la sûreté extérieure de l'État » en 1946 mais, protégés par R. Mayer, l'affaire est classée en mars 1948⁸⁵.

L'épuration post-Vichy est plurielle : pénale et/ou administrative, officielle ou officieuse, par le haut ou plutôt par le bas. Elle n'est pas économique puisque la SNCF n'est pas inquiétée par le Comité de confiscation des profits illicites, mais les motifs économiques et techniques ne sont pas à exclure. Pour R. Le Besnerais, P.-E. Fournier et J. Berthelot⁸⁶, leur épuration paraît intimement liée à celle des communistes : épurer les épurateurs semble être le dernier volet de la *désépuration*. L'amnistie n'est-elle qu'un « voile de l'oubli »⁸⁷ ou est-ce une *désépuration*, marquant la transition vers une République « restaurée » puis consolidée ?

Amnistie et réintégration : désépurer Vichy ?

Charles de Gaulle démissionne le 20 janvier 1946. Les désaccords d'antan refont surface au sein de la Résistance désunie : la République ne sera pas « régénérée », comme le souhaitent les plus radicaux, mais « restaurée ». Le 16 janvier 1947, le socialiste Vincent Auriol est élu par l'Assemblée nationale président de la IV^e République et le 4 mai 1947, les ministres communistes sont exclus du gouvernement dans le contexte de Guerre froide. Dans cette nouvelle transition politique, la loi d'amnistie du 16 août 1947 a pour conséquence l'annulation des sanctions égales ou inférieures au déplacement d'office. Elle touche donc les agents épurés administrativement par de petites sanctions. À la SNCF, 3 000 sanctions sont annulées et effacées des dossiers⁸⁸ ce qui complique la tâche de l'historien : comment mesurer si les dossiers sont expurgés des faits ayant fait l'objet d'une amnistie ?⁸⁹ Les sources dont nous disposons ne permettent pas la quantification du phénomène. Nous pouvons seulement remarquer que s'il

84. *Ibid.*, p. 818-823.

85. Lettre du procureur général de la cour d'appel de Paris au garde des Sceaux, 5 mars 1948, AN, 8BL/772.

86. La CGT veut un second procès en 1946 concernant son rôle dans « la déportation de cheminots », PP, JP/41.

87. S. GACON, 2002, p. 465-479.

88. M. DELATTRE, 2002, p. 134-135.

89. M.-O. BARUCH, 2003, p. 14.

y a 3 000 sanctions égales ou inférieures au déplacement d'office, d'après la SNCF en 1947, et 3 000 annulées, 100 % des agents susvisés seraient réintégrés dès 1947.

Les lois d'amnistie du 5 janvier 1951 et du 6 août 1953 atténuent les sanctions non visées par celle de 1947. Elles permettent une amélioration de la pension de retraite mais pas la réintégration d'agents révoqués. Les rétrogradés ne récupèrent pas leur échelon initial mais peuvent postuler pour un avancement. Pour gérer les amnisties et les réintégrations, une commission nationale est créée et les commissions d'épuration SNCF sont fermées le 8 février 1951⁹⁰. L'indignité nationale perd ainsi son caractère infâmant mais le 3 mai 1952 le ministre des Travaux publics, André Morice, indique au nouveau président du CA qu'il faut distinguer les agents épurés administrativement et ceux frappés d'indignité nationale⁹¹. Ayant fait l'objet de poursuites pénales, les dirigeants ne sont pas réintégrés mais l'amnistie, par l'oubli et le pardon qu'elle impose, permet la poursuite des carrières.

Ainsi, en 1946, en pleine enquête judiciaire, P.-E. Fournier demande sa réintégration à l'Inspection. Non épuré en tant qu'inspecteur, il réintègre son corps. Rétroactivement en 1950, on lui accorde une « mise à disposition pour convenance personnelle » pour la période 1946-1949. Il poursuit sa carrière dans l'administration – Suez, Rhône-Poulenc, Société nationale d'investissement, Société générale des sucreries et de la raffinerie d'Égypte, entre autres. Retraité le 1^{er} juillet 1955, il accède à l'honorariat⁹². Sa réintégration est un cas limite, puisqu'il réintègre l'Inspection mais pas la SNCF : c'est une conversion. Robert Gibrat obtient une remise de peine le 13 avril 1948 et est amnistié le 13 mai 1948⁹³. Il poursuit sa carrière chez EDF et dans le secteur nucléaire. En 1949, l'indignité nationale de J. Berthelot est réduite à trois ans puis il est gracié le 15 avril 1954⁹⁴. Il finit sa carrière dans le privé, en Amérique latine et en Afrique. Le 31 janvier 1950, F. Piétri bénéficie d'une remise de trois ans de sa dégradation nationale, à l'exception de la suspension de ses droits électoraux, puis il est amnistié le 14 décembre 1956⁹⁵.

90. M. DELATTRE, 2002.

91. Lettre du ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme au président du CA, 3 mai 1952, SNCF, 275LM/1.

92. Dossier administratif de P.-E. Fournier, CAEF, 1C60034832/1.

93. AN, BB18/7164/2.

94. Dossier amnistie de J. Berthelot, AN, 3W/68.

95. AN, BB18/7164/2.

En considérant que l'amnistie réactive les clivages politiques en défaisant ce que la Résistance a fait par une « déconstruction ultime dans un monde où l'anticommunisme conduit à apprécier moins sévèrement l'engagement dans la Collaboration »⁹⁶, qu'elle est au cœur de la « droite renaissante » dans un désir d'union sacrée face au danger communiste⁹⁷, qu'elle est perçue d'un mauvais œil par ceux qui souhaitent une République « régénérée » et qu'ils y voient un retour des acteurs de Vichy⁹⁸, dont les ingénieurs techniciens semblent nécessaires à la nouvelle conjoncture économique, la frontière entre oubli et *désépuration* mérite d'être interrogée. C'est tout le sens du préambule de la loi de 1953 cité en introduction. Contrairement à la réintégration des communistes, celle des agents épurés à la Libération répond à des motifs techniques. L'effet n'est pas complètement rétroactif car la sanction est annulée mais non réparée et seules les petites sanctions semblent concernées. L'amnistie des dirigeants est seulement un oubli pénal : les peines sont remises mais les pertes ne sont ni réparées, ni restituées. Il n'y a pas de réintégration mais une continuité relative dans les carrières puisqu'il y a mobilité⁹⁹ : ce sont « des exclus, déchus mais pas bannis »¹⁰⁰. Le terme *désépuration* montre ici ses limites mais la clémence permet des conversions et l'oubli pénal peut avoir des conséquences mémorielles, non négligeables lorsqu'on étudie Vichy, puisqu'ils ne sont pas blanchis aux yeux de l'opinion publique¹⁰¹.

Ainsi, P.-E. Fournier est cité à la Légion d'honneur en 1949 sous motif qu'il aurait « sauvé le Chemin de fer de l'emprise profonde de l'occupant »¹⁰². Jean Berthelot la réintègre en 1957 : « Attendu que J. Berthelot, en dehors de quelques discours malencontreux, n'a assumé au gouvernement de Vichy qu'un rôle de technicien » et qu'il aurait « apporté une aide indirecte à la Résistance », rumeur amplifiée par son ouvrage autobiographique de 1968, *Sur les rails du pouvoir*. Robert Le Besnerais y est cité à titre posthume en 1950. Robert Gibrat est considéré comme le génie de l'usine marémotrice de la Rance, P.-E. Fournier accède à l'honorariat et J. Bichelonne est réhabilité dès 1957 par l'Institut Hoover dans *La vie de la France sous l'Occupation*, puis en 1991 avec les hagiographies de Guy Sabin. Considérés désormais comme « apolitiques », contrairement à

96. A. SIMONIN, in M.-O. BARUCH, 2003, p. 59.

97. S. GACON, 2002, p. 189-194 et 248.

98. S. GACON, in M.-O. BARUCH, 2003, p. 465-479.

99. H. JOLY, 2008, p. 84.

100. *Ibid.*, p. 95.

101. *Ibid.*, p. 83.

102. CAC, LH 19800035/1207/39408.

l'immédiat après-guerre, leurs compétences techniques, dans le contexte de modernisation, sont à l'honneur, dans une République « restaurée » où oublier, plus que *désépurer* Vichy, devient un impératif, contribuant à faire des années noires « une parenthèse » dans les trajectoires individuelles.

*

Infine, la démarche comparative sur la moyenne durée, à travers l'exemple de la SNCF, montre que la réintégration post-Vichy est un phénomène pluriel à géométrie variable qui interroge les couples *épuration-réintégration* et les césures politico-économiques. Pour contourner les problèmes de sources à l'échelle nationale, la mesure de ce phénomène complexe à l'échelle locale permet une analyse fine par des résultats chiffrés fiables. Nous observons ainsi des écarts qualitatifs – rétroaction sur l'épuration et ses effets, plus importante dans le cas des communistes –, quantitatifs – réintégration plus massive, car systématique, pour les communistes –, structurels – il y a une réelle corrélation entre réintégration, réhabilitation et amnistie pour les communistes – et temporels – temps moyen des épurations et temps court de la réintégration pour les communistes, temps court de l'épuration et temps moyen de la réintégration et/ou de la réhabilitation pour les épurés post-Vichy – entre les épurations, les réintégrations et leurs acteurs. La variable grade étant plus visible pour les épurations que pour les réintégrations, les paramètres majeurs semblent politiques et économiques : rupture, transition et consolidation des nouveaux régimes ou tendances. Le temps purgatoire des communistes est graduel de 1938 à 1944 : transition républicaine vers l'anticommunisme d'État, rupture de Vichy puis consolidation de la Révolution nationale. Rapide pour marquer la rupture de la Libération, leur réintégration est systématique, massive, totale, rétroactive et peut être posthume : c'est une réintégration *restitution-réparation*, une *désépuration* rétroagissant sur le temps moyen des épurations. Perçue et parfois vécue comme une « revanche », l'épuration des épurateurs la chevauche. Cette purge de Vichy est relative pour la SNCF : officielle, officieuse, par le haut, par le bas, pénale et/ou administrative. Puis, la République « restaurée » nécessitant une certaine permanence dans la césure, il est temps de pardonner et d'oublier sans forcément *désépurer*. C'est le temps de la transition politico-économique et non plus de la rupture. Réintégrer les épurés de la Libération est un fait qui n'est pas systématique, pas massif et les effets ne sont pas rétroactifs : ni réparation, ni restitution. Pour les dirigeants, il s'agit surtout de conversions liées à leurs compétences techniques. Dans le contexte de restauration républicaine, « l'amnistie n'est pas une réhabilitation » de Vichy, même s'il existe des tentatives de réhabilitation mémorielle, « ni une

revanche » idéologique, malgré la « déconstruction » de la Résistance par une « droite renaissante ». C'est un oubli pénal, une réhabilitation de la figure du technicien, une parenthèse dans les dossiers et les carrières, mais pas une amnésie institutionnelle.

Sources

Archives nationales (CARAN-Pierrefitte-sur-Seine)

72AJ/477 : Archives Paul Durand. SNCF.
F60/660 : Service du Premier ministre. Chemins de Fer.
BB18/7164/2 : Haute Cour de justice. Amnisties et mesures de grâce.
BB18/7127 : Cour de justice de la Seine. Affaires Jean Tuja et Robert Le Besnerais (8BL/772).
3W/20 : Haute Cour de justice. Divers.
3W/32 et 3W/68 : Haute Cour de justice. Procès Jean Berthelot.
3W/36 et 3W/182 : Haute Cour de justice. Procès Robert Gibrat.
3W/40 et 3W/314 : Haute Cour de justice. Procès François Piétri.
3W/69 : Haute Cour de justice. Procès Jean Bichelonne.
Z6/NL/617 extrait 15099 : Cour de justice de la Seine. Procès Pierre-Eugène Fournier et Robert Le Besnerais.

Archives départementales (AD Saône-et-Loire-Mâcon)

W/116684 : Rapports sur les agents SNCF (1941-1943).
W/120058 : Enquête sur le personnel SNCF. Communistes.

Archives SNCF (SARDO-Le Mans)

25LM/256 : Service central du personnel. Mesures disciplinaires. Lois raciales. Lutte contre les activités communistes et antinationales.
118LM/120 : Service central du personnel. Agents révoqués.
118LM/121 : Service central du personnel. Agents licenciés.
266LM/4 : Région Sud-Est. Dossiers individuels d'agents.
266LM/5 : Région Sud-Est. Dossiers individuels d'agents.
274LM/1 : Service central du personnel. Épuration administrative d'agents.
505LM/186 : Secrétariat du CA et du comité de direction. Discipline.

Archives financières (CAEF-Savigny-le-Temple)

1C60034832/1 : Dossier administratif de Pierre-Eugène Fournier.

Archives de la préfecture de Police (PP-Paris)

JB/41 : Jean Berthelot.

Dossiers de la Légion d'honneur (CAC-Fontainebleau)

19800035/1182/36874 : René Barth.
19800035/0359/48302 : Jean Goursat.
19800035/1207/39408 : Pierre-Eugène Fournier.

Bibliographie

- BACHELIER, Christian, *La SNCF sous l'Occupation allemande*, Paris, IHTP-CNRS, 1996.
- BACHELOT, Bruno, *La mise en place de la législation anticomuniste à la SNCF, de septembre 1939 à novembre 1942*, mémoire de maîtrise (dir. N. Vivier), Université du Maine, 2002.
- BARUCH, Marc-Olivier, *Servir l'État. L'administration en France 1940-1944*, Paris, Fayard, 1997.
- (dir.), *Une poignée de misérables. L'épuration de la société française après la Seconde Guerre mondiale*, Paris, Fayard, 2003.
- BANCAUD, Alain, *Une exception ordinaire : la magistrature en France, 1930-1950*, Paris, Gallimard, 2002.
- BERGÈRE, Marc & LE BIHAN, Jean, *Fonctionnaires dans la tourmente : épurations administratives et transitions politiques à l'époque contemporaine*, Genève, Georg, 2009.
- BERTHELOT, Jean, *Sur les rails du pouvoir*, Paris, Robert Laffont, 1968.
- CARON, François, *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau, la Compagnie des Chemins de fer du Nord (1846-1937)*, Paris, Mouton, 1973.
- DELATTRE, Maxime, *L'épuration administrative à la SNCF à la Libération*, mémoire de maîtrise (dir. N. Vivier), Université du Maine, 2002.
- FERRO, Marc, *Le ressentiment dans l'histoire*, Paris, Odile Jacob, 2007.
- GACON, Stéphane, « L'amnistie de la Libération », *L'amnistie, de la Commune à la guerre d'Algérie*, Paris, Le Seuil, 2002, p. 465-479.
- JOLY, Hervé, « Mobilités patronales dans l'après guerre et impact de l'épuration », in Marc BERGÈRE (dir.), *L'épuration économique en France à la Libération*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008, p. 83-100.
- NOVICK, Peter, *L'épuration française, 1944-1949*, Paris, Balland, 1985.
- POLINO, Marie-Noëlle (dir.), *Une entreprise publique dans la guerre. La SNCF 1939-1945*, Paris, Puf, 2001.
- ROUQUET, François, *Une épuration ordinaire (1944-1949). Petits et grands collaborateurs de l'administration française*, Paris, Éditions du CNRS, 2011.
- RIBEILL, Georges, *Les cheminots*, Paris, La Découverte, 1984.
- , « L'accommodation sociale de la SNCF avec ses tutelles », in Marie-Noëlle POLINO (dir.), *Une entreprise publique dans la guerre. La SNCF 1939-1945*, Paris, Puf, 2001, p. 83-103.
- , « Entre effectifs réduits et besoins accrus, quelques aspects de la gestion du personnel à la SNCF (1939-1945) », in Christian CHEVANDIER & Jean-Claude DAUMAS (dir.), *Travailler dans les entreprises sous l'Occupation*, Presses universitaires de Franche-Comté, 2008, p. 137-153.
- VINCENT, Pierre, « Le cas cheminot », in Michel MARGAIRAZ & Danielle TARTAKOWSKY (dir.), *Le syndicalisme dans la France occupée*, Rennes, Presse universitaires de Rennes, 2008, p. 351-358.