« Räder müssen rollen für den Sieg ! ». Regard franco-allemand sur la SNCF et la *Reichsbahn* (1940-1945)

Charlotte Pouly

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/ifha/8070>

DOI : 10.4000/ifha.8070

ISSN : 2198-8943

Éditeur

IFRA - Institut franco-allemand (sciences historiques et sociales)

Édition imprimée

Date de publication : 31 décembre 2014

ISSN : 2190-0078

Référence électronique

Charlotte Pouly, « « Räder müssen rollen für den Sieg ! ». Regard franco-allemand sur la SNCF et la *Reichsbahn* (1940-1945) », *Revue de l'IFHA* [En ligne], 6 | 2014, mis en ligne le 31 décembre 2014, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/ifha/8070> ; DOI : 10.4000/ifha.8070

Ce document a été généré automatiquement le 20 avril 2019.

©IFHA

« Räder müssen rollen für den Sieg !¹ ». Regard franco-allemand sur la SNCF et la Reichsbahn (1940-1945)

Charlotte Pouly

« Il n'a jamais existé dans l'histoire entre la France et l'Allemagne, une collaboration aussi vive et étroite que celle, dans le domaine économique, durant les quatre années de l'Occupation² »

- 1 Travailler sur la Collaboration économique franco-allemande pendant la Seconde Guerre mondiale, à travers la Collaboration ferroviaire entre la SNCF, la *Reichsbahn* et la *Wehrmacht*, ne saurait se réduire au seul terrain archivistique, interprétatif et historiographique français. En effet, la multiplicité des acteurs et des institutions, la présence d'archives de part et d'autre du Rhin et le caractère transnational de ce processus historique, nous obligent à adopter un méta-point de vue franco-allemand pour comprendre ce phénomène complexe. À l'heure où la recherche historique contemporaine franco-allemande s'est largement développée dans le domaine de la construction européenne et où elle s'affirme, dans le contexte du centenaire, sur le terrain du premier conflit mondial, le moment semble opportun pour élargir les contours de cet objet d'étude. La dichotomie victimes/ bourreaux – pour le secteur ferroviaire et à l'échelle des décideurs – n'ayant de sens que dans les plaidoyers français de défense d'après-guerre³, il convient de mettre à distance cette vision unilatérale, politique et nationale française par une « déterritorialisation relative »⁴. Collaborer, en son sens économique et pour les dirigeants de la SNCF, c'est rechercher un *modus vivendi* avec l'occupant, c'est choisir de jouer un rôle stratégique dans l'effort de guerre allemand pour sa victoire, c'est négocier avec l'Allemagne et ses entreprises, devenues partenaires économiques, pour tenter de mettre en place un « ordre nouveau ». Paradoxalement, c'est aussi sauvegarder son pouvoir décisionnel, une autonomie relative mais réelle et tenter de préserver au mieux le système économique et commercial d'avant-guerre, conformément à ses intérêts. Loin d'être un *Diktat* unilatéral, la *wirtschaftliche Kollaboration* dans le domaine ferroviaire est le fruit de longues négociations

commerciales, entre un prestataire-vendeur et ses clients, entre le perdant et les vainqueurs, aux intérêts économiques bien compris. Choisir l'interprétation franco-allemande, c'est donc renouer avec la perception de l'époque par une « reterritorialisation » et tenter de comprendre les stratégies, les désaccords et les ententes de part et d'autre. De fait, il s'agit aussi de tenter un rapprochement historiographique et d'accepter la part de responsabilité de chacun. Ainsi, nous proposons une révision du rôle des dirigeants (*Akteurzentriert*) et des firmes dans le processus décisionnel, par une réévaluation à la baisse du traditionnel – et très commode – *Diktat* allemand et de l'étatisme économique. Tout d'abord, nous ferons état des dernières avancées historiographiques allemandes avant de montrer les limites du *Diktat* allemand, de l'Armistice et du concept de Collaboration d'État. Enfin, poursuivant les réflexions contemporaines relatives à l'histoire du temps présent (*Zeitgeschichte*), nous interrogerons la dialectique histoire-mémoire ferroviaire des deux côtés du Rhin. Dans la continuité de nos recherches à Berlin et à Fribourg-en-Brisgau, cet article est élaboré dans le cadre de la bourse Robert Mandrou de l'Institut français d'histoire en Allemagne. Nous remercions vivement toute l'équipe de l'IFHA pour son soutien, son aide et son accueil dans ses locaux au sein de l'Université Goethe de Francfort-sur-le-Main.

1. Quelle économie pendant le *NS-Regime* et la *Besatzung*⁵ ? Perspective historiographique

- 2 De 1950 à 1990, deux écoles dominent l'historiographie allemande – et influencent les travaux anglo-saxons⁶ – dans le contexte de Guerre froide, de partition du pays et de l'*Historikerstreit* (« querelle des historiens »), s'agissant des rapports entre le *NS-System*, les banques et les entreprises, la politique et l'économie⁷. Pays vaincu et coupable, l'Allemagne, avec les procès de Nuremberg et l'occupation des alliés, s'est interrogée très tôt sur les firmes allemandes pendant la Seconde Guerre mondiale à commencer par le cas de l'IG-Farben. L'historiographie est-allemande, à travers le primat de l'économie, a largement développé la « *Monopolgruppentheorie* » (théorie du monopole/capitalisme monopolistique d'État) et/ou l'« *Argenttheorie* » (Jürgen Kuczynski) dans la lignée de V-L. Lénine, *L'impérialisme, stade suprême du capitalisme* (1916)⁸. À l'inverse, l'historiographie ouest-allemande a accordé le primat au politique, rejoignant les thèses de l'époque sur le « totalitarisme⁹ » (domination absolue de l'État) et reprenant les discours des acteurs du IIIe Reich, parmi lesquels Albert Speer¹⁰, idéalisant « leur propre rôle en créant le mythe d'un État nazi intervenant dans l'économie par le biais d'un système dirigiste technocratique efficace¹¹ ». Cependant, les questions étaient d'abord et avant tout d'ordre politique et les historiens n'avaient pas encore accès aux archives d'entreprises, en dehors des fonds américains de Nuremberg. À la même époque en France, pays dans le camp des vainqueurs *in extremis*¹², l'histoire se focalise sur la Résistance¹³ (« mythe résistancialiste »¹⁴) et la « théorie du glaive et du bouclier »¹⁵. C'est le temps historiographique de l'histoire militaire et politique. Il faut attendre l'ouvrage de l'américain Robert Paxton¹⁶ et les années 1980-1990 pour que Vichy, la Collaboration et les entreprises deviennent des objets d'études à part entière. Comme en Allemagne, mais sous une forme différente, un *Primat-Debatte* émerge dans les années 1990-2000 s'agissant des entreprises : théorie du monopole¹⁷, primat de l'économie, contre théorie de la double contrainte (*Diktat* allemand et de Vichy), primat du militaire et du politique.

- 3 Au même moment, dans l'Allemagne réunifiée, de nombreuses études indépendantes ou de commandes¹⁸ tentent de dépasser le débat initial sur le primat, jugé réducteur (principe positiviste de la disjonction-réduction), simpliste et déterministe (présence d'un primat par une causalité qui repose sur l'existence de liens mécaniques universels). Dans le contexte des recours collectifs aux États-Unis contre des firmes suisses et allemandes concernant l'aryanisation, les entreprises et les banques allemandes ouvrent leurs archives¹⁹ et l'opinion publique s'empare du débat (*Öffentlichkeitsdebatte*). Des travaux allemands²⁰, anglo-saxons²¹ ou francophones²², reconnaissent que les marges de manœuvre sont plus grandes que ce qu'établissait l'historiographie ex-ouest-allemande, mais plus petite que ce que pensaient les historiens ex-est-allemands : les firmes s'adaptent « par calcul économique et non par contrainte », le secteur privé, la concurrence, les règles du droit commercial, la propriété et « le capitalisme de marché » demeurent, dans un système nazi « chaotique » et polycratique qui n'a de « socialiste » que le nom, usant d'outils de « régulation » permettant un interventionnisme larvé et indirect, associant pleinement le secteur privé. Adam Tooze évoque une « auto-administration volontariste » et va jusqu'à qualifier le *NS-Regime* de « dictature des patrons » car « si l'une des définitions du pouvoir est la capacité de faire faire les choses, l'industrie allemande, dans ce sens large, continua d'exercer le pouvoir dans le IIIe Reich²³ ». Ce « tournant volontariste » ne considère plus les firmes et leurs dirigeants comme des objets « passifs », mais comme des acteurs et des partenaires volontaires (*Freiwillige*), même s'il existe des concurrences entre les matières premières disponibles, les buts du régime et les intérêts des entreprises capitalistes²⁴. Ainsi, schématiquement, il y aurait une correspondance bijective et horizontale, qui unit l'État et les entreprises, et non pas un lien univoque vertical de primat. À l'instar du *Monopol* (primat de l'économie) et du *Dirigismus* (primat du politique), de nouveaux termes sont mobilisés pour mieux mettre en exergue la complexité²⁵ du phénomène et le paradoxe du système, déjà pointé dans les années 1960 par Karl Bracher, « *eine Mischung von Privat- und Staatskapitalismus* », et par Franz Neumann dès 1942 à travers la concurrence entre l'industrie privée (*Monopolwirtschaft*), le parti et l'État (*Befehlswirtschaft*, économie ordonnée). De fait, une nouvelle problématique peut émerger : qu'est-ce qui est propre au contexte du NS (temps court militaire et politique) et qu'est-ce qui est propre au capitalisme de marché (temps long de l'économie) ? Qu'est-ce qui est « de guerre » et qu'est-ce qui ne l'est pas ? « *Business as usual* » ? Christoph Buchheim, contesté par Peter Hayes, reprend le concept d'époque de *gelenkte Marktwirtschaft*²⁶. On parle d'affaires normales (*Normalfall*) dans la mesure où l'on observe une continuité dans le droit commercial²⁷, entre autres. Marcel Bodorf²⁸ utilise, quant à lui, le concept *ex post* de *gelenkte Kriegswirtschaft* (économie pilotée de guerre) pour mettre en avant le contexte du NS, peu visible dans le concept de C. Buchheim. À l'échelle du *Großreich*, il semblerait que la *Kommandowirtschaft* (économie planifiée par un État autoritaire) domine dans les territoires occupés de l'est, alors que la *gelenkte Marktwirtschaft* (économie de marché simplement pilotée par l'État) semble être opératoire pour les territoires de l'ouest où l'administration allemande de surveillance (*Aufsichtsverwaltung*²⁹) laisse une marge de manœuvre aux acteurs économiques locaux.
- 4 Effectivement, un certain nombre de variables (contrats et paiements classiques, négociations commerciales directes et paritaires, considérations plus économique-politiques que politico-économiques, pouvoir du directeur général, circuit décisionnel dominé par les firmes, mécanisme de l'offre et de la demande etc.) nous laissent penser que ce concept « d'économie de marché pilotée » peut être mobilisé pour le secteur

ferroviaire de l'ouest, ce qui revient à relativiser le « dirigisme » économique de Vichy et le *Diktat* allemand contourné dès 1940 par le dépassement de l'Armistice. Si les firmes, dans un système capitaliste en contexte de guerre et de dictatures, ne s'adaptent pas par contrainte mais par « calcul économique », quels sont les ressorts de ce calcul pour le secteur ferroviaire ?

2. L'Armistice, le *Diktat* allemand et la logique politique d'État contournés dès l'été 1940

- 5 « Je réponds que la SNCF est disposée, sur le plan de la collaboration, à envisager dans la mesure de ses disponibilités une location de matériel ³⁰ » (Jean Berthelot, directeur général adjoint SNCF, à la délégation allemande de Wiesbaden, 26 juillet 1940). « Nous prenons acte que les autorités allemandes demandent une location de matériel et n'opèrent pas une réquisition [...]. Nous ne pouvons pas avoir d'objections à louer du matériel que nous pouvons avoir temporairement en excédent [...] il est entendu que le contrat de location serait discuté entre la SNCF et les Chemins de fer allemands sur les bases des accords internationaux³¹ » (Robert Le Besnerais, directeur général SNCF, à la délégation française de Wiesbaden, 3 août 1940). « La tarification à appliquer, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, sera la tarification française ; les recettes correspondantes seront acquises à la SNCF³² » (Réunion SNCF-WVD Paris, 3 août 1940). « Je prépare, d'autre part, les projets de contrats de location dont je ne manquerai pas de vous donner communication, lorsqu'ils auront été arrêtés d'accord avec la Reichsbahn³³ » (Pierre-Eugène Fournier, Gouverneur de la Banque de France et administrateur SNCF, au ministre des Communications François Piétri, 18 août 1940). « Nous y avons répondu en faisant valoir que les prescriptions d'application de la Convention d'armistice ne nous imposaient pas cette fourniture et qu'il pouvait uniquement s'agir d'une location débattue entre la SNCF et la Reichsbahn³⁴ » (R. Le Besnerais au comité de direction SNCF, 20 août 1940). « Deux conventions sont conclues entre le ministre secrétaire d'État à l'Intérieur et la SNCF, l'une pour le transport des marchandises et du matériel, l'autre pour le transport des personnes. Ces conventions admettent au bénéfice du paiement différé, ces transports, effectués avec déclaration d'expédition signée par l'expéditeur et visé par les fonctionnaires habilités à les délivrer, pour le matériel, et avec un bon de transport, pour les personnes. Certains transports bénéficient déjà de ce régime (réfugiés, étrangers expulsés, refoulés, indésirables)³⁵ » (René Schutz, Délégation technique SNCF à Vichy, 1943). « Il n'était pas insensé de nous satisfaire des résultats de la négociation greffée sur le *Diktat* », « nous conquerrons de facto le maximum d'indépendance en agissant comme si nous étions réellement libres³⁶ » (Jean Berthelot, 1968).
- 6 Depuis les années 1990, l'historiographie française traditionnelle³⁷ et quelques travaux allemands et anglo-saxons³⁸, expliquent la Collaboration économique franco-allemande par trois postulats qui déterminent les contraintes conjoncturelles et structurelles avec lesquelles Vichy et les entreprises durent « s'accommoder³⁹ » : l'Armistice, le *Diktat* militaire allemand, nés de la défaite et de l'Occupation, et enfin, la logique politico-économique de l'État français de Vichy et de ses acteurs, ministres en tête. Trois causes peuvent expliquer ce prisme interprétatif (Armistice, *Diktat*, logique politique). Tout d'abord, le primat du politique (*Primat-Debatte*) est induit par l'ouvrage de R. Paxton⁴⁰ qui applique le concept de Collaboration politique d'État (*Staatskollaboration*) du politologue Stanley Hoffmann (1968) : « la Collaboration avec l'Allemagne pour des raisons d'État, c'est-à-dire pour sauvegarder les intérêts français en nouant des relations d'État à État entre la puissance vaincue et son vainqueur⁴¹ ». Recherchée activement par Vichy, cette

Collaboration politique est illusoire du point de vue français, tant les contreparties allemandes sont minces par rapport aux concessions et aux attentes de Vichy. Dans le sillage de R. Paxton, le primat du politique et le concept de Collaboration d'État sont très largement réutilisés dans les travaux français et dans certains travaux allemands⁴² sur la Collaboration économique. Ensuite, la théorie de la double contrainte (*Doppelzwangstheorie*), *Diktat* allemand et de Vichy, est le prolongement direct des discours *a posteriori* et *pro domo* d'après-guerre. En effet, lors des procès des ministres de Vichy en Haute Cour⁴³, la défense des accusés repose toujours sur la logique discursive du *Diktat* allemand et de l'Armistice. Lors des procédures à l'encontre de certains dirigeants d'entreprises⁴⁴, le même plaidoyer est mobilisé auquel s'ajoute la contrainte politique de Vichy (dirigisme économique *via* l'étatisme). Précisons qu'il n'y a pas de spécificité française en la matière car les dirigeants de firmes allemandes, inquiétés à Nuremberg (1947-1948), usèrent d'une défense similaire (contrainte étatique)⁴⁵, ce qui contribua à l'essor de nombreuses expressions (par exemple *Wirtschaft unter Zwang*⁴⁶, « économie sous contrainte ») surévaluant la contrainte étatique dans l'historiographie ouest-allemande des années 1950-1970⁴⁷. Enfin, ce prisme est révélateur d'un effet d'archives. En effet, les sources internes aux entreprises françaises n'étant pas toujours accessibles aux chercheurs car elles sont perdues, détruites ou non disponibles pour cause de « réticences patronales⁴⁸ », le recours aux seules archives étatiques françaises et militaires allemandes en France (AJ/40, MBF) contribue à surévaluer le poids de Vichy et des militaires dans le processus décisionnel : la seule réalité perceptible étant celle de l'État et de l'occupant. Par ce prisme, la Collaboration économique d'entreprises apparaît, *de facto*, comme substantielle et conséquente à la Collaboration d'État et soumise à « deux tutelles » (Vichy et les Allemands). La marge de manœuvre est donc faible, voire inexistante, et la Collaboration d'État, politique et économique, débute officiellement à Montoire en octobre 1940, succédant à une première « phase de pillage » et se terminant par une période d'abandon et de « fin des illusions » (1942-1944).

- 7 Or, nos recherches empiriques dans les archives d'État françaises (AN, CAC, CAEF, SHD), dans les sources internes SNCF (SARDO), mais aussi dans les archives allemandes de la *Reichsbahn*, du ministère des Transports du Reich (BArch-Berlin) et des autorités militaires d'occupation (MA-Freiburg), nous permettent d'évaluer de manière fine le circuit décisionnel et de faire émerger un nouveau prisme. Les effets discursifs et d'archives – très nombreux s'agissant des sources 1939-1945 du fait du contexte – sont tempérés par une lecture plurielle de l'ensemble des négociations quadripartites⁴⁹ (Vichy, militaires, SNCF, RVM-RB). Ces dernières rendent possible la Collaboration économique ferroviaire d'entreprises par le dépassement, dès l'été 1940 à Wiesbaden⁵⁰, du *Diktat* militaire allemand et de l'Armistice. Le *Diktat* militaire est contourné par la substitution du droit commercial, nécessitant contrats en bonne et due forme et rémunérations, à « la logique de la puissance occupante » autorisant les réquisitions (Convention de la Haye), pour le matériel comme pour les transports. De fait, l'Armistice est rapidement dépassé sur au moins deux aspects, tant du côté français que du côté allemand. En effet, les locations RB de matériel SNCF n'étant pas obligatoires selon le texte réglementaire du 22 juin 1940 et ses prescriptions, elles seront négociées directement entre firmes⁵¹ et rémunérées contractuellement, en dehors du circuit classique des frais d'occupation. Le seul « bon de réquisition » – à différencier impérativement du « bon de transport » – qui existe (« n°1 ») date d'avril 1942 et s'avère être une erreur administrative⁵². La SNCF a ainsi perçu 1/3 des 374 millions de Francs (1999) facturés à la RB à la date de la Libération⁵³. Ainsi, dans la continuité des accords internationaux du temps de paix (RIM et RIV de

1935, entre autres), il y a une Collaboration économique directe entre entreprises ferroviaires de part et d'autre du Rhin. Ensuite, selon l'Armistice, la SNCF doit obligatoirement effectuer les transports « de transit » entre le Reich et l'Italie via la zone non occupée (art. 15). En réalité, elle réalisera tous les transports pour intérêt allemand en France (90% du trafic en moyenne) sous une forme contractuelle moyennant paiements. Ainsi, la SNCF a perçu 90% des 30 millions de Francs (1999) qu'elle a facturés à la Wehrmacht pour ses transports, à la date de la Libération, en dehors du circuit des frais d'occupation⁵⁴. En contournant le *Diktat* militaire allemand, qui cantonne la SNCF au rôle passif de simple organe exécutif, la firme s'affirme dans le nouveau rapport de force né de la Défaite. Pour des raisons stratégiques et économiques, elle choisit de prendre part activement aux négociations et d'entrer dans la Collaboration. Ainsi, la SNCF n'a connu qu'une « phase de pillage » très courte, au moment de la débâcle (environ 30 000 wagons). La rupture de 1942, loin d'être « la fin des illusions », inaugure une phase de normalisation de la Collaboration ferroviaire par le déblocage des pourparlers en attente (finalisation des contrats, premiers versements, stabilisation du parc, changement d'acteurs au bénéfice des deux entreprises, projet de communauté européenne des wagons, entre autres). Le principe de la Collaboration ferroviaire étant acté dès l'été 1940 à Wiesbaden, la Collaboration économique ferroviaire d'entreprises est antérieure à la Collaboration politique d'État, symbolisée par Montoire en octobre 1940. Le rapport entre les deux mérite donc d'être redéfini et le dirigisme étatique, questionné⁵⁵.

- 8 La prétention politique de Vichy – qui veut prendre en main les commandes allemandes en France pour en tirer des avantages politico-économiques – et le *Diktat* militaire – qui donne le droit aux militaires de disposer librement et gratuitement des moyens de transports par fer – ne résistent pas aux stratégies économiques des deux firmes qui souhaitent conserver leurs autonomies, leurs marges de manœuvre et peser dans le système polycratique franco-allemand. Le transport ferré étant un secteur stratégique majeur dans une économie qui se veut de guerre, et dont les circulations économiques constituent le pilier majeur⁵⁶, ce sont bien les deux firmes qui dominent le jeu d'acteurs. À ce titre, la Collaboration directe est un bon rempart contre l'ingérence. Née en 1938 de la fusion des anciennes compagnies françaises en déficit, la SNCF n'est pas *Une entreprise publique pendant la guerre*⁵⁷. C'est une entreprise d'économie mixte qui a une « autonomie de gestion ». Elle est régie par le Code du commerce et les lois sur les sociétés anonymes⁵⁸ qui sont réformées sous Vichy⁵⁹. « Exploitante d'un service public », elle est une « personne morale de droit privé » et a « le caractère de société commerciale ». Les fonds de la SNCF ne sont pas des « deniers publics », sa comptabilité n'est pas soumise au droit public et les contrats et marchés « conclus par elle ne sont pas des contrats administratifs »⁶⁰. Dans les faits comme dans les textes, les liens entre la SNCF et l'État français sont plus financiers (51% du capital est étatique) que directionnels, sachant que la logique anti-déficit est la raison même de sa création (nationalisation du déficit en 1938). Pendant l'Occupation, l'entreprise est gérée par le directeur général Robert Le Besnerais, un ancien de la Compagnie du Nord, et par le président du CA Pierre-Eugène Fournier, ancien gouverneur de la Banque de France et premier directeur du SCAP. Le premier ayant en fait l'intégralité des prérogatives de gestion par délégation du président en 1940 et en 1942⁶¹, le second intervenant surtout pour les Finances et la gestion du Personnel⁶². En tant que prestataire, la SNCF détient un monopole en France. Plusieurs demandes concurrentes, voire contradictoires, lui parviennent dès l'été 1940 : louer des wagons et des locomotives à la RB, assurer les transports militaires allemands de voyageurs et de marchandises et remplir sa mission de service public pour compte

français. Or, son parc wagons, qui a subi une baisse de 34% par rapport à l'avant-guerre, ne lui permet techniquement pas de couvrir l'ensemble. De fait, la concurrence n'est pas ici du côté de l'offre mais du côté de la demande entre la *Reichsbahn*, la sphère militaire allemande et l'État français. En jouant de ses concurrences et grâce à sa position stratégique, la SNCF peut affirmer son autonomie et tirer son épingle du jeu. Pour des raisons économiques et stratégiques d'entreprise, les livraisons à la RB (25% du parc wagons en moyenne sur toute la période) et les transports militaires allemands (90% du trafic français en moyenne sur toute la période) sont favorisés au détriment des transports vitaux français (d'intérêts moindres de son point de vue et dans ce contexte concurrentiel). La logique anti-déficit prévaut ici, comme l'atteste J. Berthelot « je crois que, s'il s'agit de faire cracher les Allemands, on peut demander le maximum, à condition que les demandes soient justifiées⁶³ ». La Collaboration directe de la SNCF avec la *Reichsbahn* et le RVM, pour les transports comme pour le matériel, lui permet de se soustraire doublement à la tutelle de Vichy (service public et domination politique). Il est d'ailleurs intéressant de constater que dans le cas du secteur ferroviaire, c'est l'État français, via ses ministres, qui freine parfois la Collaboration (en limitant les quotas de wagons à louer dès 1940 ou encore en freinant la finalisation des contrats et conventions en 1942⁶⁴), et non la SNCF. Contrairement à la Collaboration d'État – gérée par les acteurs politiques pour d'éventuelles contreparties intéressant l'État – la Collaboration directe assure à l'entreprise des contreparties non négligeables l'intéressant au premier chef (paiements, autonomie de gestion, charbon, relative sauvegarde de son personnel qualifié dans le cadre des STO, entreprise classée *S-Betrieb*, entre autres). De plus, les pourparlers directs entre la SNCF, la RB et les militaires assurent des résultats rapides par la suppression des intermédiaires alors que la Collaboration économique d'entreprises via la Collaboration d'État induit une incertitude et une lenteur bureaucratique. Qu'il s'agisse du matériel roulant et moteur ou des transports, deux des principaux terrains de la Collaboration ferroviaire soutenant l'effort de guerre allemand, la SNCF fait figure de courroie secondaire à l'ouest pour la motrice qu'est la *Reichsbahn* dans le *Großreich*.

- 9 Comme la SNCF, la *Reichsbahn* a un statut mixte privé-public, à la fois organisme d'État et entreprise commerciale, mais ce n'est pas une société anonyme⁶⁵. De 1933 à 1936, la *Gleichschaltung* (« mise au pas ») de la firme se fait avec l'aval des dirigeants et des cheminots. En effet, « mère *Reichsbahn* » ayant subi de plein fouet le Traité de Versailles (elle doit céder 5 000 locomotives et 150 000 wagons) mais aussi les réparations associées (à hauteur de 660 millions de RM par an soit 11 milliards de RM)⁶⁶, les discours hitlériens du type « *Die Reichsbahn frei von Versailles*⁶⁷ », contribuent à sa participation active dans l'expansion nazie puis dans son effort de guerre. D'ailleurs, au moment des négociations de l'été 1940 à Wiesbaden, la RB est consultée afin de déterminer les quotas de livraisons de matériel SNCF, non pas en fonction de ses besoins effectifs mais d'après le matériel RB perdu depuis Versailles (soit 280 013 wagons marchandises⁶⁸). Dès 1937, la *Reichsbahn* est donc intégrée dans l'appareil nazi mais le ministre des Transports n'est autre que Julius Dorpmüller, le directeur de la firme depuis 1926⁶⁹. Sa nomination fut parfois contestée – conservateur, il n'adhère officiellement au parti nazi qu'en 1941 – mais pour le milieu ferroviaire, il constitue un bon rempart à d'éventuelles ingérences des militaires ou du parti. Le matériel ferroviaire est l'un des problèmes majeurs de la *Reichsbahn* à partir de 1939-1940 où la première crise des transports immobilise le trafic charbonnier. En effet, du fait du déficit du plan de 4 ans de Goering, pour qui les chemins de fer ne représentent pas un secteur stratégique⁷⁰, son parc matériel ne lui permet pas d'assurer l'ensemble des transports allemands concurrents – pour la Wehrmacht, les industries de guerre et les

civils- sur un réseau qui passe de 60 000 km de ligne en 1937 à 80 600 km fin 1940⁷¹. Pour répondre aux besoins accrus et pour éviter d'investir dans du matériel propre qui serait en excédent après-guerre, la RB fait appel au matériel étranger français, belge ou encore hollandais. En 1941, son parc compte ainsi 794 952 wagons marchandises, contre 575 000 en 1937⁷². Précisons que du matériel RB circule également dans les territoires occupés (on dénombre 48 405 wagons RB en France en juin 1941). En 1942, son parc comprend 852 270 wagons marchandises dont 208 000 français et belges soit près d'1/4⁷³. La rupture de 1942 - la nomination d'Albert Speer à l'Armement en remplacement de Fritz Todt et l'arrivée d'Albert Ganzenmüller aux postes de directeur général adjoint de la RB et secrétaire d'État aux Transports - modifie la politique ferroviaire et le jeu d'acteurs. En effet, une vieille rivalité existait entre Todt et Dorpmüller depuis les *Reichsautobahnen*⁷⁴ (Dorpmüller ayant en charge l'*Autobahn* et Todt, le *Staßbahn*) alors que Speer - qui mise en 1942 sur « l'auto-responsabilité » de l'industrie, « l'autoresponsabilité du patronat l'emport[ant] sur l'interventionnisme brouillon des militaires et des bureaucrates⁷⁵ » - semble plus acquis à la RB. Son arrivée contribue à la relance de l'investissement dans l'industrie ferroviaire. 6 000 *Kriegsloks*, mais aussi des wagons, seront construits en deux ans afin de soutenir l'effort de guerre qui devient total ; les locations étrangères ne suffisant plus et résistant mal au climat de l'est. En 1943, la RB peut ainsi exploiter 938 184 wagons marchandises. Contrairement à la SNCF, dont le trafic voyageur en surcharge de 30 à 40%⁷⁶ chute de 75% de 1937 à 1941⁷⁷, la *Reichsbahn* réussit à couvrir l'ensemble des transports dont elle a la charge. Dans les faits, le RVM qui compte en son sein le bureau central de la RB, semble être l'organe principal de répartition, de gestion du matériel ferroviaire et de planification des transports⁷⁸. Ainsi, la prescription négociée du 25 au 29 juin 1940 en commission paritaire à Wiesbaden, stipulant que « toutes les organisations françaises des Chemins de fer [...] situées dans le territoire occupé par les troupes allemandes sont à la disposition pleine et entière du chef [militaire] allemand des transports »⁷⁹ devient obsolète. En effet, la Collaboration directe SNCF-RB restreint le pouvoir de la sphère militaire d'occupation (*Militärbefehlshaber in Frankreich*) aux tâches exécutives et de contrôle⁸⁰. C'est le cas dans les faits dès l'été 1940 mais dans les textes qu'à partir de 1942 où « la gestion des chemins de fer dans les territoires occupés [va être] affranchie de la tutelle des militaires et releve[r] directement de la *Reichsbahn*⁸¹ », dans le contexte concurrentiel et polycratique allemand⁸². Ainsi, le 15 juin 1942 sur ordre de Speer, la WVD devient la HVD : c'est le RVM et non plus les militaires (WTL) qui est officiellement chargé des chemins de fer français et belges⁸³. La fin de la « prétention du primat militaire » coïncide avec une dégradation générale du pouvoir de la Wehrmacht⁸⁴. Cette dégradation ne signifie pas nécessairement leur éviction car leur suprématie s'affirme sur d'autres terrains. Ainsi à la RB, la nomination de Ganzenmüller, vécue comme un affront par Dorpmüller, contribue à replacer les *Sonderzüge* dans la sphère militaire prioritaire par la libération de matériel suffisant⁸⁵. Il y a donc une nouvelle répartition du pouvoir côté allemand en 1942, qui coïncide avec la nomination de Robert Gibrat puis du germanophile Jean Bichelonne aux Communications, le retour de Pierre Laval au gouvernement de Vichy, la réaffirmation des pouvoirs de R. Le Besnerais et le déblocage des pourparlers en attente, au bénéfice de la SNCF, côté français. À l'été 1942, Collaboration directe d'entreprises (SNCF-RB via Dorpmüller) et Collaboration ferroviaire d'État (rencontre Laval-Speer-Ganzenmüller du 15 juin 1942), se juxtapose et se concurrence.

10 *In fine*, le primat du politique et du militaire, la Collaboration d'État et la théorie de la double contrainte ne permettent pas de comprendre la *wirtschaftliche Kollaboration* d'entreprises, en dehors des plaidoyers *pro domo* et *a posteriori* d'après-guerre. Pour

restituer les négociations et comprendre les jeux d'acteurs, visibles dans nos sources françaises et allemandes, d'État et d'entreprises, un basculement paradigmatique (Collaboration économique directe), d'échelle (franco-allemande d'entreprise) et de focale (individualisme méthodologique⁸⁶) s'impose pour « désenclaver l'objet ⁸⁷ » et substituer « l'histoire économique du politique » à « l'histoire politique de l'économie »⁸⁸. En guise de conclusion, il convient d'interroger les liens entre histoire et mémoire ferroviaires, des deux côtés du Rhin, puisque notre objet d'étude s'inscrit pleinement dans les problématiques de la *Zeitgeschichte*.

3. La dialectique histoire-mémoires : regard croisé français et allemand

- 11 « Or moins exceptionnellement, sans doute, qu'on ne le pense, il arrive qu'afin d'atteindre le jour, ce soit jusqu'au présent qu'il faille poursuivre⁸⁹ »
- 12 Les travaux scientifiques, ou les exhibitions mémorielles, ne manquent pas s'agissant du secteur ferroviaire pendant la Seconde Guerre mondiale, mais nous constatons deux logiques et deux temporalités différentes de part et d'autre du Rhin. En Allemagne, de 1960 à 1990, la recherche se développe d'abord autour de deux axes délimités : l'histoire technique, avec Eugen Kreidler⁹⁰ puis Alfred Gottwaldt⁹¹, et les « *Sonderzüge in den Tod* ⁹² », dans le sillage de l'étude pionnière de Raoul Hilberg⁹³. En effet, dans la continuité du procès d'Eichmann à Jérusalem (1961), les procès de Düsseldorf, dont celui d'Albert Ganzenmüller (1973), contribuent à la parution de nombreux ouvrages. Aujourd'hui, l'histoire technique et celle des *Sonderzüge* semblent ne faire plus qu'une mais les historiens relativisent l'affirmation de J. Dorpmüller, « *Ich diene nur der Technik* ⁹⁴ », et le « simple rôle logistique » de la *Reichsbahn*. Longtemps dominant, le primat du technique est remplacé par le primat du politique, à l'échelle des hauts fonctionnaires à l'époque du *NS-System*. À cet égard, la politique mémorielle de la *Deutsche Bahn* depuis 1990 est en tout point conforme aux récentes avancées scientifiques, comme en témoigne l'exposition permanente du musée de la DB à Nuremberg⁹⁵ : histoire et mémoire ferroviaires sont ici le recto et le verso d'une même pièce.
- 13 En France, l'histoire de la SNCF 1939-1945 est d'abord celle de la Résistance cheminote⁹⁶ et de *La Bataille du rail* ⁹⁷, conformément à l'évolution historiographique générale sur la Seconde Guerre mondiale. Ainsi, il faut attendre les années 1990 pour qu'un « rapport documentaire », commandé et documenté avec une partie des archives du CA de la SNCF⁹⁸, pose les premiers jalons d'une histoire de la Collaboration ferroviaire, dans le contexte français des affaires Kurt Schaechter et Alain Lipietz⁹⁹. Dans les années 2000, faisant suite au « Rapport Bachelier », la SNCF (via l'AHICF) organise une manifestation scientifique¹⁰⁰ et des travaux pour le grand public¹⁰¹ voient le jour. Aujourd'hui, des lieux de mémoire sont créés¹⁰² et des commandes sont en cours de réalisation¹⁰³ par des « experts¹⁰⁴ », grâce au soutien financier de la SNCF «entreprise partenaire principale du Mémorial de la Shoah [*de Paris*]¹⁰⁵ » (2011-2014), dans le contexte judiciaire et commercial du recours collectif aux États-Unis à l'encontre de la SNCF. D'un point de vue scientifique, histoire et mémoire se développent selon deux perspectives diamétralement opposées ; histoire ou mémoire devrait-on écrire. Du point de vue commercial, politique et juridique de la firme, en prenant en compte le contexte, l'actualité, les intérêts bien compris de part et d'autre et le calcul rationnel gain/perte, la stratégie SNCF et les choix mémoriels sont

compréhensibles – tout comme selon ce même point de vue, le choix de la Collaboration ferroviaire dans l'absolu : « *It would be natural, indeed legitimate, for the SNCF to return this profit*¹⁰⁶ » (Serge Klarsfeld). Dans les faits comme dans les textes, la communication d'entreprise prend le pas sur la mémoire, elle-même prenant le pas sur l'histoire. Or, il est bon de rappeler que l'histoire, en tant que science, n'est « pas une religion [...] pas la morale [...] pas l'esclave de l'actualité [...] pas la mémoire [...] pas un objet juridique¹⁰⁷ ». Comme le fait remarquer G. Ribeill, « l'invocation par la SNCF des travaux d'historiens qu'elle a encouragés pour l'étude de cette période sensible ne suffit pas. Encore faut-il qu'elle les entende¹⁰⁸ ». C'est d'autant plus vrai que « les résultats de l'investigation scientifique et les documents d'archives peuvent ainsi apparaître parfois en porte-à-faux avec certaines idées reçues ou certaines traditions mémoratives », pour reprendre les termes de C. Bachelier¹⁰⁹. Alors que nous pouvons lire régulièrement dans la Presse française, sur le site de la SNCF et jusqu'au Mémorial de la Shoah de Paris, un discours cantonnant la SNCF dans une position passive de victime « réquisitionnée » et « contrainte » par le *Diktat* allemand, la mémoire nationale, son « devoir », et le confort dans lequel elle nous place, assure encore de beaux jours à ce que l'on nomme en France « le syndrome de Vichy¹¹⁰ ». « Par malheur, à force de juger, on finit, presque fatalement, par perdre jusqu'au goût d'expliquer. Les passions du passé mêlant leurs reflets aux partis pris du présent, le regard se trouble sans recours et, pareille au monde manichéens, l'humaine réalité n'est plus qu'un tableau en blanc et noir¹¹¹ ».

NOTES

1. Propagande allemande pour la *Reichsbahn* (« Les roues doivent rouler pour la victoire ! »), in : Alfred Gottwaldt, *Dorpmüllers Reichsbahn. Die Ära des Reichsverkehrsministers Julius Dorpmüller 1920-1945*, Freiburg : EK-Verlag, 2009.
2. Aide mémoire rétrospectif, MBF, Michel, 1944, cité par Arne Radtke-Delacor, « La place des commandes allemandes à l'industrie française dans les stratégies de guerre nazies de 1940 à 1944 », in : Olivier Dard/Jean-Claude Dumas/François Marcot (dir.), *L'Occupation, l'État français et les entreprises*, Paris : ADHE, 2000, p. 11-24.
3. Procès : Berthelot 3W32 et 68, Gibrat 3W36 et 182, Fournier et Le Besnerais, Z6/15099, AN. Mémoire rétrospectif de Fournier, BDF.
4. Entendu comme « tout processus de décontextualisation d'un ensemble de relations qui permet leur actualisation dans d'autres contextes » selon la définition de Gilles Deleuze.
5. Pendant le régime national-socialiste et l'Occupation.
6. Tim Mason, « The Primacy of Politics », in: Henry Turner, *Nazism and the Third Reich*, New York: Grolier Publishing Company, 1972; Alan Milward, *The German Economy at War*, London: The Athlone Press, 1965 et *The New Order and the French Economy*, Oxford: Clarendon Press, 1970.
7. Pour l'historiographie voir : Ian Kershaw, *Qu'est ce que le nazisme ? Problèmes et perspectives d'interprétation*, Paris : Gallimard, 1997 ; Jean-Paul Cahn/Stefan Martens/Bernd Wegner (dir.), *Le Troisième Reich dans l'historiographie allemande*, Villeneuve d'Ascq : Septentrion, 2013 ; Norbert Frei/Tim Schanetzky (dir.), *Unternehmen im Nationalsozialismus*, Göttingen : Wallstein, 2010 ; Werner Plumpe, « Les entreprises sous le nazisme : bilan intermédiaire », *Histoire, Economie et Société*, n° 4, 2005, p. 453-472.

8. Jörg Osterloh, « Die Monopole und ihre Herren Marxistische Interpretationen », in : Norbert Frei/Tim Schanetzky (dir.), *op. cit.*, p. 36-47.
9. Voir Hannah Arendt (1951) et Claude Polin (1982).
10. Albert Speer, *Erinnerungen*, Berlin : Propylaen/Ullstein Verlag, 1969. Pour la figure de Speer voir Adam Tooze, *Le Salaire de la destruction, formation et ruine de l'économie nazie*, Paris : Les Belles Lettres, 2012.
11. Johannes Bähr, « Entre marché et politique : les entreprises sous le Troisième Reich », in : Jean-Paul Cahn/Stefan Martens/Bernd Wegner (dir.), *op. cit.*, p. 192.
12. Serge Bernstein/Pierre Milza, *Histoire du XX^e siècle*, tome 1 (1900-1945), Paris : Hatier, 1996, p. 460.
13. Pour la SNCF : Paul Durand, *La SNCF pendant la guerre. Sa résistance à l'Occupant*, Paris : PUF, 1968.
14. Selon la définition d'Henry Rousso (1987), in : Pierre Laborie, *Les mots de 39-45*, Toulouse : Presses Universitaires du Mirail, 2006, p. 103.
15. Raymond Aron, *Histoire de Vichy 1940-1944*, Paris : Fayard, 1954.
16. Robert Paxton, *La France de Vichy 1940-1944*, Paris : Seuil, 1997. 1^{ère} traduction française en 1973.
17. Annie Lacroix-Riz, *Industriels et banquiers sous l'Occupation*, Paris : A. Colin, 2007 et *Industriels et banquiers français sous l'Occupation*, Paris : A. Colin, 2012. <http://www.historiographie.info/>.
18. Fait très courant en Allemagne, ces études servent « d'expertises » dans le cadre d'affaires (restitution par exemple). Gregor Neil, « Wissenschaft, Politik, Hegemonie. Zum Boom der NS-Unternehmensgeschichte », in: Norbert Frei/Tim Schanetzky (dir.), *op. cit.*, p. 79-98.
19. C'est le cas pour Allianz, la Deutsche Bank, la Dresdner Bank, la Commerzbank, Daimler-Benz, Volkswagen, IG Farben, Krupp, Degussa et Flick, qui ont été très étudiées dans les années 2000. Johannes Bähr, art. cit., p. 194.
20. Entre autres : Christopher Kopper, *Zwischen Marktwirtschaft und Dirigismus, Bankenpolitik im Dritten Reich, 1933-1939*, Bonn : Bouvier Verlag, 1995 ; Norbert Frei/Tim Schanetzky (dir.), *op. cit.* ; Johannes Bähr/Ralf Banken (dir.), « Wirtschaftssteuerung durch Recht im Nationalsozialismus » et « Das Europa des Dritten Reichs. Recht, Wirtschaft, Besatzung », *Das Europa der Diktatur*, Bild 5 et 9, Frankfurt a.M. : Vittorio Klostermann, 2005 et 2006.
21. Adam Tooze, *op. cit.* ; Ian Kershaw, *op. cit.*
22. Pierre Aycoberry, *La Société allemande sous le III^e Reich 1933-1945*, Paris : Seuil, 1998.
23. Adam Tooze, *op. cit.*, p. 117-151.
24. Norbert Frei, « Die Wirtschaft des Dritten Reiches. Überlegungen zu einem Perspektivenwechsel », in: Norbert Frei/Tim Schanetzky (dir.), *op. cit.*, p. 9-24.
25. Pour l'épistémologie complexe : Edgar Morin, *Introduction à la pensée complexe*, Paris : Seuil, 2005 et *La Méthode*, tomes 3 et 4, Paris : Seuil, 1986 et 1991.
26. Traduit par « économie de marché dirigée » dans Johannes Bähr, art. cit., p. 195, mais signifiant en fait « économie de marché pilotée/conduite ». Ici, le mot dirigé n'implique pas le dirigisme. Remarque de J. Bähr le 09/07/2014.
27. Johannes Bähr/Ralf Banken (dir.), *op. cit.* ; Michel Margairaz, « Les politiques économiques sous et de Vichy », in : Michel Margairaz/Claire Andrieu, « Nouveaux regard sur l'histoire de la France dans la Seconde Guerre mondiale », *Histoire@Politique. Politique, culture, société*, n° 9, septembre-décembre 2009 ; Bernard Durand/Jean-Pierre Le Crom/Alessandro Somma (dir.), « Le droit sous Vichy », in : *Das Europa der Diktatur*, Bild 13, Frankfurt a.M. : Vittorio Klostermann, 2006.
28. Christoph Buchheim/Marcel Boldorf (dir.), *Europäische Volkswirtschaften unter deutscher Hegemonie 1938-1945*, München: Oldenburg, 2012.
29. *Ibid.*
30. Lettre de Berthelot au service central du Mouvement SNCF, 26 juillet 1940, 26LM21, SNCF.
31. Lettre de Le Besnerais à Paquin, 3 août 1940, AJ41/2121, AN.

32. PV de la réunion entre la SNCF et la WVD Paris, 3 août 1940, 72AJ/477, AN.
33. Lettre de Fournier au ministre, 18 août 1940, 19770933/5, CAC.
34. Christian Bachelier, *La SNCF sous l'Occupation allemande 1940-1944*, Paris : IHTP, 1996, p. 23.
35. Rapport de la DT SNCF, Vichy, 1940-1941-1943, 7118/7119, SNCF.
36. Jean Berthelot, *Sur les rails du pouvoir*, Paris : R. Laffont, 1968, p. 79 et 82.
37. Voir les ouvrages du GDR 2539, « Les entreprises sous l'Occupation » <http://www.gdr2539.ish-lyon.cnrs.fr>, ou encore Alain Beltran/Robert Franck/Henry Rousso (dir.), *La Vie des entreprises sous l'Occupation*, Paris : Belin, 1994 ; Olivier Dard/François Marcot/Jean-Claude Daumas (dir.), *op. cit.* ; Henry Rousso/Michel Margairaz, « Vichy, la guerre et les entreprises », *Histoire, économie et société*, n° 3, 1992, p. 337-367.
http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/hes_0752-5702_1992_num_11_3_1638
38. Par exemple: Julian Jackson, *France. The Dark Years 1940-1944*, Oxford: Oxford University Press, 2001; Gerhard Hirschfeld/Patrick Marsh (dir.), *Kollaboration in Frankreich, Politik, Wirtschaft und Kultur während der nationalsozialistischen Besatzung 1940-1944*, Frankfurt a. M: Fischer Verlag, 1991; Arne Radtke-Delacor, « Produire pour le Reich. Les commandes allemandes à l'industrie française (1940-1944) », *Vingtième Siècle. Revue d'histoire*, n° 70, 2001, p. 99-115.
http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/xxs_0294-1759_2001_num_70_1_1348.
39. Concept proposé comme alternative au terme d'époque de « Collaboration » (*Zusammenarbeit* ou *Kollaboration*) par Philippe Burrin, *La France à l'heure allemande*, Paris : Seuil, 1995.
40. Robert Paxton, *op. cit.*
41. Robert Paxton, « La Collaboration d'État », in : Jean-Pierre Azéma/François Bédarida (dir.), *La France des années noires*, Paris : Seuil, 1993, p. 333-363.
42. Bernd Zielinski, *StaatsKollaboration: Vichy und der Arbeitskräfteeinsatz im Dritten Reich*, Münster: Westfälisches Dampfboot, 1995.
43. Série 3W, AN.
44. Pour la SNCF, voir les procédures contre P-E Fournier et R. Le Besnerais (Z6, AN).
45. C'est le cas des firmes Krupp, Flick et IG Farben. Jürgen Lillreichter (dir.), *Profiteure des NS-Systems ? Deutsche Unternehmen und das Dritten Reich*, Berlin : Nicolai, 2006.
46. Johannes Bähr, *art. cit.*
47. Gregor Neil, *op. cit.*
48. Hervé Joly (dir.), *Faire l'histoire des entreprises sous l'Occupation*, Paris : CHTS, 2004, p. 105.
49. Et non pas « tripartites » (Vichy, Allemands, SNCF) comme exposé dans Christian Bachelier, *op. cit.*
50. Eberhard Jäckel dans *Frankreich in Hitlers Europa - Die deutsche Frankreichpolitik im Zweiten Weltkrieg*, Stuttgart : Deutsche Verlag-Anstalt, 1966, explique que loin d'être un Diktat unilatéral, l'Armistice et ses annexes sont le fruit de négociations. C'est le cas pour le secteur ferroviaire (voir AJ/41, AN et SHD).
51. Projets et contre-projets français et allemands des « contrats » (matériel) et « conventions » (transports), 1940-1943, 26LM28, SNCF.
52. « Bon de réquisition n° 1 », 1^{er} avril 1942 et note de la WVD Bruxelles, 18 avril 1942, 26LM28, SNCF.
53. Tableaux comptables des facturations et versements, 26LM, 505LM, SNCF ; F14, 72AJ, AN et CAC.
54. Note de Kohl, 15 mai 1941, F14/16923, AN.
55. Voir Charlotte Pouly, « Conceptualiser la Collaboration économique de la SNCF : le système de la wirtschaftliche Kollaboration », *DIACLASE* (en ligne), 29 mai 2014, et « Mesurer la Collaboration économique franco-allemande : quelles archives et quelles statistiques pour quelle histoire ? », *Statistique et Société* (à paraître).

56. Charlotte Pouly, « Penser les circulations économiques à travers la SNCF pendant l'Occupation : circulez y a rien à voir ? », *Hypothèses* (à paraître).
57. Marie-Noëlle Polino (dir.), *Une entreprise publique pendant la guerre. La SNCF 1939-1945*, Paris : PUF, 2001.
58. Convention du 31/08/37, ministère de l'Équipement (en ligne).
59. Vincent Fortier, « Les sociétés commerciales sous Vichy », in : Bernard Durand/Jean-Pierre Le Crom/Alessandro Somma (dir.), *op. cit.*
60. La SNCF est-elle un établissement public ? Note du service du Contentieux SNCF, 11 septembre 1940, demande 4987V, 390LM8, SNCF.
61. Pouvoir du directeur général par délégation, 505LM760, SNCF.
62. C'est ce qui ressort de l'ensemble des archives dépouillées.
63. Lettre de Berthelot à Le Besnerais, 19 mai 1941, F14/16923, AN.
64. Message téléphonique de Münzer au RVM, 17 juin 1942, R5/20619, et réunion à la HVD Paris le 29 avril 1943, R5/20461, BArch-Berlin.
65. Christopher Kopper, « Les chemins de fer allemands durant la période nazie », in : John Barzman/Hervé Joly/Marie-Noëlle Polino (dir.), *Transports dans la France en guerre 1940-1945*, Rouen : acte du GDR 2539, 2005, p. 225-239.
66. Eugen Kreidler, *Die Eisenbahnen im Machtbereich der Achsenmächte während des Zweiten Weltkrieges*, Göttingen : Musterchmidt, 1975.
67. Alfred Gottwaldt, *op. cit.*
68. Note du 8 août 1940 du RVM, R5/2445, BArch-Berlin.
69. Alfred Gottwaldt, *op. cit.*
70. Christopher Kopper, *op. cit.*
71. Friedrich-Wilhelm Henning, « Verkehr, Handel und Bewirtschaftung », in : *Handbuch der Wirtschafts- und Sozialgeschichte Deutschland, Band 3/II (1933-1945)*, Paderborn: Ferdinand Schöningh, 2013, p. 639-644.
72. Adam Tooze, *op. cit.*, p. 343.
73. Heiner Lichtenstein, *Mit der Reichsbahn in den Tod, Massentransporte in den Holocaust 1941 bis 1945*, Köln: Bund-Verlag, 1985 et Eugen Kreidler, *op. cit.*
74. Alfred Gottwaldt, *op. cit.*
75. Pierre Ayçoberry, *op. cit.*, p. 296.
76. Jean-Pierre Azéma/Olivier Wieviorka, *Vichy 1940-1944*, Paris : Perrin, 2004, p. 209.
77. Alfred Gottwaldt, « Les cheminots allemands dans la guerre et l'Occupation », in : Marie-Noëlle Polino (dir.), *op. cit.*, p. 183.
78. Lettre de Münzer au RVM, 30 juin 1942 et lettre de la HVD Paris au RVM, 15 juillet 1942, R5/20619, BArch-Berlin.
79. Prescriptions d'application de l'Armistice, 72AJ/474, AN.
80. AJ40, AN et RW35, MA-Freiburg.
81. Christian Bachelier, « Cheminots et Eisenbahner 1940-1944 », *Francia*, 2001, p. 155-166.
82. Pour la polycratie allemande voir : Martin Broszat, *Der Staat Hitlers. Grundlegung und Entwicklung seiner inneren Verfassung*, München: Deutscher Taschenbuch Verlag, 1969; Franz Neumann, *Behemoth, The Structure and Practice of National Socialism, 1933-1944*, New York: Octagon Books, Inc., 1963; Ian Kershaw, *op. cit.*
83. Eugen Kreidler, *op. cit.*
84. Bernhard Kroener/Rolf-Dieter Müller/Hans Umbreit (dir.), *Das deutsche Reich und der Zweite Weltkrieg*, Band 5 "Kriegsverwaltung, Wirtschaft und personelle Ressourcen", Band 1 und 2 (1939-1945), Stuttgart: Deutsche Verlags-Anstalt, 1988.
85. Alfred Gottwaldt., *Dorpmüllers, op. cit.*
86. Pour une mise au point : Raymond Boudon « Théorie du choix rationnel ou individualisme méthodologique ? » et Jean-Pierre Dupuy, « Vers l'unité des sciences sociales autour de

l'individualisme complexe », *Revue du MAUSS*, n° 24, 2004, p. 281-328. <http://www.cairn.info/revue-du-mauss-2004-2-p-310.htm> <http://www.cairn.info/revue-du-mauss-2004-2-page-281.htm>

87. Michel Margairaz/Claire Andrieu, « Nouveaux regard sur l'histoire de la France dans la Seconde Guerre mondiale », *op. cit.*, <http://www.histoire-politique.fr/index.php?numero=09&rub=dossier&item=90>

88. Michel Margairaz, « Les politiques économiques sous et de Vichy », *ibid.*

89. Marc Bloch, *Apologie pour l'histoire ou métier d'historien*, Paris : A. Colin, 2007, p. 65.

90. Eugen Kreidler, *op. cit.*

91. Alfred Gottwaldt, *Deutsche Eisenbahnen im Zweiten Weltkrieg, Rüstung, Krieg und Eisenbahn (1939-1945)*, Stuttgart: Franckh'sche Verlagshandlung, 1983 et *Deutsche Kriegslokomotiven 1939-1945, Lokomotiven, Wagen, Panzerzüge und Eisenbahngeschütze*, Stuttgart: Franckh'sche Verlagshandlung, 1983.

92. Susanne Kill/Andreas Engwert, *Sonderzüge in den Tod. Die Deportationen mit der Deutschen Reichsbahn*, Köln/Weimar/Wien: Böhlau Verlag, 2009; Heiner Lichtenstein, *Mit der Reichsbahn in den Tod*, *op. cit.*; Kurt Pätzold/Erika Schwarz, « Auschwitz war für mich nur ein Bahnhof », Franz Novak – der Transportoffizier Adolf Eichmanns, Berlin: Metropol Verlag, 1994.

93. Raoul Hilberg, *Sonderzüge nach Auschwitz*, München: Dumjahn, 1981.

94. « Je ne sers que la technique », in : Alfred Gottwaldt, *Dorpmüllers.*, *op. cit.*

95. http://www.dbmuseum.de/museum_de/home/ Visite de terrain le 24 juillet 2014 avec Reiner Martens, que je remercie vivement pour sa sympathie et son accueil. Reiner Mertens, « La mémoire de la Reichsbahn et des cheminots en guerre à travers les expositions permanentes du DB Museum à Nuremberg », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 34, 2006, p. 75-90.

96. Paul Durand, *op. cit.* ; Maurice Choury, *Les Cheminots dans la bataille du rail*, Paris : Perrin, 1970.

97. *La Bataille du Rail*, film de René Clément (1946). <http://www.ina.fr/video/AFE99000000>.

98. Christian Bachelier, *op. cit.* <http://www.ahicf.com/ww2/rapport/av-propos.htm>.

99. Alain Lipietz, *La SNCF et la Shoah : le procès G. Lipietz contre Etat et SNCF*, Paris : Les Petits Matins, 2011.

<http://lipietz.net/spip.php?rubrique75>.

100. Marie-Noëlle Polino (dir.), *op. cit.*

101. Georges Ribeill, « Le rôle de la SNCF dans la déportation des juifs en 1942 », *La vie du rail*, N° 3056, juin 2006, p. 9-11 ; dossier « SNCF et déportation », *Historail*, n° 4, janvier 2008, p. 34-87 ; Jean-Pierre Richardot, *SNCF, héros et salauds pendant l'Occupation*, Paris : Le Cherche-Midi, 2012 ; Raphaël Delpard, *Les Convois de la honte*, Paris : M. Lafon, 2005.

102. Ancienne gare de déportation de Bobigny par exemple. Visite de terrain le 29 juin 2014.

<http://www.garedeportation.bobigny.fr/un-lieu-dhistoire/les-departs-de-bobigny-1943-1944.htm>.

103. Partenariat SNCF-Mémorial de la Shoah, Paris et Yad Vashem, sous la responsabilité de Serge Klarsfeld.

<http://39-45.sncf.com/content.php?id=20&deploy=3>.

104. <http://39-45.sncf.com/content.php?id=3>.

105. <http://39-45.sncf.com/content.php?id=20&deploy=1>.

106. Serge Klarsfeld en tant qu'avocat, *Analysis of statements made during the june 20, 2012, hearing of the U.S senate committee of the judiciary*, en ligne sur le site du Mémorial. Nous notons un contraste avec son affirmation datant de juin 2000 : « Certes la SNCF n'a pas démarché les Allemands pour qu'ils déportent les juifs et pour qu'elle en tire 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 », in : Polino Marie-Noëlle (dir.), *Une entreprise publique*, *op. cit.*, p. 152.

107. Texte collectif « Liberté pour l'histoire », *Libération*, 13 décembre 2005.

108. Georges Ribeill, « Le rôle de la SNCF dans la déportation des juifs en 1942 », *op. cit.*, p. 17.

109. Christian Bachelier, *op. cit.*, p. 4.

110. Eric Conan/Henry Rousso, *Vichy un passé qui ne passe pas*, Paris : Fayard, 1994.

111. Marc Bloch, *op. cit.*, p. 125.

AUTEUR

CHARLOTTE POULY

(Université d'Orléans/Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne/IDHES)

ATER (Université d'Orléans), doctorante (DCE 2011-2014) en Histoire économique et sociale à l'Université Paris 1 (IDHES) : « Des hommes et des rails. Les échelles de la Collaboration économique ferroviaire franco-allemande à travers le cas de la SNCF (1939-1945) », sous la direction de Michel Margairaz. Avec le soutien de l'AHICF, du collège doctoral franco-allemand de Paris 1 et de l'IFHA (bourse Robert Mandrou).

<https://univ-paris1.academia.edu/POULYCHARLOTTE>