

LE RÔLE DE LA SNCF DANS LES DÉPORTATIONS (1942-1944)



Arrivée d'un convoi à Auschwitz : femmes et enfants débarquent des wagons à bestiaux avant d'être soumis à la « sélection », qui le plus souvent les dirige tout droit vers les chambres à gaz.

Centre national de la recherche scientifique

institut d'histoire du temps présent

Christian Bacheiler

LE RÔLE DE LA SNCF DANS LES DÉPORTATIONS (1942-1944)

ARCHIVES ACCESSIBLES ET PREMIERS RÉSULTATS

Rapport de fin de contrat

Février 1994

"Passivité et apathie sont reines en temps de guerre. L'historien Ian Kershaw a raison de dire de la route d'Auschwitz qu'elle a été "bâtie sur la haine, mais pavée d'indifférence".

(François Bédarida, "Jalons et réflexions sur l'historiographie du génocide", in *Institut d'Histoire du Temps présent, La politique nazie d'extermination, Paris, Albin Michel, 1989, p. 327*)

*

"Lyon, Hôtel Bristol, 18 août. À 17 heures, visite au cardinal Gerlier. Le matin même il avait été s'entretenir avec le préfet de la question des Juifs étrangers livrés à l'Allemagne et livrés dans des conditions d'inhumanité véritablement scandaleuse. Un train de ces malheureux a passé ici l'autre jour. Le grand rabbin Kaplan n'a pu ni leur adresser quelques paroles de réconfort ni leur distribuer des vivres. On n'a pu que jeter un peu de pain par les ouvertures où les chevaux passent leur tête... lorsque ce sont eux qui occupent le wagon."

(Philippe Boegner, dir., *Camets du pasteur Boegner 1940-1945, Paris, Fayard, 1992, p. 192*)

*

"Le 15 août, on nous a dit que nous allions partir rejoindre nos mères. Nous sommes embarqués, presque uniquement des enfants, avec plein de tout-petits dans les wagons à bestiaux... Puis nous partons pour une longue et chaude journée de voyage. C'était interminable. Les petits demandent sans cesse à boire et font sous eux. Il y a des arrêts qui n'en finissent pas, sur des voies de garage, au cours desquels des cheminots nous encouragent: de tous ces voyages, c'est la seule exception dans cette impression permanente d'indifférence générale. Je me souviens de voir de cheminots qui nous parlaient. Ils essayaient de nous donner à boire, ce qui était difficile, parce qu'il y avait des grilles et qu'elles étaient placées assez haut: on n'arrivait pas à leur niveau. Je me souviens très bien qu'un cheminot ait pleuré, en expliquant à ses collègues qu'il ne voyait que des enfants sur de la paille. Nous sommes arrivés en fin de journée à Drancy."

(*Témoignage d'Annette Krajcer dans Éric Conan, Sans oublier les enfants, les camps de Pithiviers et de Beaune-la-Rolande, 16 juillet-16 septembre 1942, Paris, Grasset, 1991, pp. 146-147*)

Le 18 novembre 1992, la Société nationale des chemins de fer français a passé une convention de recherche avec le Centre national de la recherche scientifique (CNRS), pour une étude sur le thème : "La SNCF dans la guerre : une entreprise publique pendant l'Occupation", dont la réalisation incombait à l'Institut d'histoire du temps Présent (IHTP), unité de recherche propre du CNRS. Le travail effectif a été confié à Christian Bachelier, chercheur associé à l'IHTP et la responsabilité scientifique du projet à Henry Rouso (IHTP). Le projet a été suivi par un comité scientifique, constitué de spécialistes de la Seconde Guerre mondiale et de l'histoire des chemins de fer : Alain Beltran (IHTP), Christian Chevandier (Centre Pierre-Léon, Lyon), Georges Ribeill (Ecole nationale des Ponts et Chaussées), Jean-François Picard (IHTP).

Le thème initial de la recherche portait sur le rôle de la SNCF dans le processus des déportations, en particulier celles opérées dans le cadre de la "Solution finale". Il résultait d'une demande de la Société nationale, relayée par l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France (AHICF). La SNCF entendait faire la lumière sur cette question après sa mise en cause publique durant l'année 1992. Lors de l'établissement de la convention, il avait été décidé toutefois, en accord avec toutes les parties, qu'il était souhaitable de s'orienter vers une étude plus globale de la vie de l'entreprise durant la guerre. C'était le sens de l'annexe jointe à la convention qui postulait que la recherche devait être conduite dans trois directions : les cheminots dans la guerre, le rôle des transports par fer dans l'organisation des déportations, enfin la question de l'épuration des cadres et employés de l'entreprise à la Libération. L'objectif était d'aider à jeter les bases scientifiques d'une véritable histoire globale de l'entreprise entre 1939-1945, étant entendu que la durée de la convention (15 mois) ne permettait que de défricher le terrain et de résoudre d'abord et avant tout un point crucial : le repérage, l'accès et le dépouillement des divers fonds d'archives détenus par la SNCF. A titre comparatif, il a fallu près d'une décennie de recherches à Paul Durand pour réaliser son ouvrage de référence : *La SNCF pendant la guerre*, publiée en 1968, alors qu'il avait eu recours à des témoins encore nombreux et à une documentation accessible¹.

¹ P. Durand, *La SNCF pendant la guerre. Sa résistance à l'occupant*, préface de Louis Armand, avant-propos d'André Ségalat, Paris, PUF, 1968. Sur ses sources, cf. pp. 659-661.

Cette dernière question - préalable à toute recherche effective - a d'ailleurs fait l'objet d'un article spécifique de la convention : l'article 2 précise en effet que "la SNCF s'engage à faciliter aux chercheurs habilités par l'IHTP à réaliser cette étude l'accès aux sources de leur recherche et la documentation y afférant"².

Dans la mesure où l'accès aux archives a été très difficile, voire impossible pour des fonds essentiels, et ce pour des raisons indépendantes de l'IHTP (le problème est rappelé ici en détail), la recherche n'a pu être menée suivant les modalités prévues au départ. Afin de respecter néanmoins le vœu initial de la SNCF, préoccupée avant tout par la question des déportations, et afin de rendre plus aisée toute étude ultérieure approfondie sur l'histoire de l'entreprise durant cette période, le rapport de fin de convention s'est orienté dans trois directions.

En premier lieu, il décrit de la manière la plus complète possible l'état actuel de la documentation, qu'il s'agisse des archives internes à la SNCF, dont un historique rappelle quel a été leur sort depuis 1945, et des archives externes ou périphériques. En second lieu, il s'est attaché à élucider avec les quelques éléments dont on dispose - et qui sont lacunaires faute d'accès aux archives de la Direction générale - ce qu'on peut dire actuellement du rôle de la SNCF dans la question des déportations, les autres aspects historiques ayant été volontairement écartés, faute de sources et faute de temps. En troisième lieu, nous avons tenté d'esquisser un début de plan chronologique portant sur la question plus générale des rapports entre la SNCF, le gouvernement de Vichy et les autorités allemandes d'occupation. Ce dernier point doit être compris comme un schéma hypothétique d'interprétation, basé sur le dépouillement des archives du Conseil d'administration de la SNCF et de fonds d'archives publiques, hors SNCF. Cette partie est par définition inachevée et succincte car aucune recherche historique ne peut prétendre à la synthèse tant que l'accès aux sources n'a pas été complet, ne serait-ce que pour acquérir la certitude que les preuves matérielles de telle ou telle hypothèse de travail n'existent pas ou ont disparu.

² Cf. Annexe I.

Une question taboue

En 1992, les commémorations des grandes rafles et des déportations de l'été 1942 ont été l'occasion de diverses interpellations à l'encontre de la SNCF à propos du rôle qu'elle a pu jouer alors.

Dix ans auparavant, dans un colloque organisé par l'École des hautes études en sciences sociales sous la présidence de Raymond Aron et de François Furet, l'historien américain Raul Hilberg, spécialiste du Génocide, constatait : "En Europe, trains et policiers font partie du paysage quotidien depuis plus d'un siècle. De toutes les administrations d'État, ces deux organismes ont toujours été parmi les plus visibles pour tout habitant de ce continent; cependant, leur rôle n'a pas été pris en compte dans l'analyse du régime nazi, comme si c'était précisément leur importance et leur omniprésence qui en avaient détourné l'attention des activités meurtrières dans lesquelles ils étaient si profondément engagés"³. Deux autres historiens américains, l'un spécialiste de Vichy, l'autre des Juifs de France, écrivent, quant au rôle des chemins de fer français dans la mise en route de la "Solution finale" : "Rien ne s'interposa pour empêcher les transports à Auschwitz. Aucun des 85 convois de Juifs déportés ne dérailla ou ne subit quelque avarie"⁴.

Or, à la Libération, l'image que la SNCF veut donner de son action durant les Années noires, s'oriente plus volontiers dans d'autres directions. Le fait peut se vérifier aisément si l'on se souvient du film de René Clément, *La Bataille du rail*, qui montre le rôle - indiscutable - joué par les cheminots dans la Résistance, non sans une certaine tendance à l'héroïsation. Le célèbre réalisateur a d'ailleurs bénéficié d'une aide substantielle de la SNCF qui lui a lui fourni, malgré les restrictions drastiques de l'époque, des moyens considérables pour les scènes reconstituées, notamment le spectaculaire sabotage ferroviaire. Certains cadres et dirigeants de la SNCF sont même

³ R. Hilberg, "La bureaucratie de la Solution finale", *L'Allemagne nazie et le génocide juif*, Paris, Gallimard/Le Seuil, 1985, p. 221.

⁴ M. R. Marrus et Robert O. Paxton, *Vichy et les Juifs*, Paris, Calmann-Lévy, 1981, p.461.

intervenues directement dans le scénario⁵. Par la suite, la SNCF a montré son attachement à faire l'histoire de cette période comme le prouve l'importante somme réalisée par Paul Durand, inspecteur principal honoraire de la SNCF.

Un quart de siècle après, les esprits ont changé et les attentes à l'égard des représentations du passé aussi. Cette évolution est perceptible aussi bien dans l'opinion que chez nombre de responsables politiques, de hauts fonctionnaires ou de chefs d'entreprise. C'est la raison pour laquelle, après la mise en cause de la SNCF dans le contexte agité du cinquantenaire des rafles de l'été 1942, son président a estimé que "la SNCF était appelée, elle aussi, à rendre compte de son passé dans un débat qu'on lui saura gré de ne pas esquiver : il lui faut donc d'abord se donner les moyens de s'en rendre compte en s'ouvrant aux travaux de recherche historiques."

On passait ainsi de la légende à l'histoire, un processus que l'IHTP connaît bien, d'où son intérêt pour la demande venue de la SNCF.

La question du rôle des transports par fer dans l'organisation des déportations est à cet égard celle qui présente la plus forte acuité dans l'histoire de l'entreprise durant la guerre. Près de 76 000 Juifs, de tous âges, de toutes nationalités, de toutes conditions ont été placés dans des convois ferroviaires et déportés de France, entre mars 1942 et août 1944 ; moins de 3 000 seront encore en vie au moment de la libération des camps⁶. Ce sont également les chemins de fer qui ont acheminé les 65 000 déportés résistants ; à peine la moitié reviendra en France en mai 1945. Enfin, c'est encore le train qui sert à acheminer les 650 000 travailleurs réquis de force du STO, à partir de 1943. Autrement dit - c'est un constat de fait -, le train, donc la SNCF, ont été des rouages essentiels dans la répression et la persécution menées par les nazis. Or cet aspect, pour évident qu'il soit à la simple observation, n'a jamais donné lieu à des études approfondies, en particulier

⁵ Cf. Jean-Pierre Bertin-Maghit, "La Bataille du rail : de l'authenticité à la chanson de geste", *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, XXXIII, avril-juin 1986, ainsi que le témoignage de Mr Alekan, frère du célèbre opérateur Henri Alekan, et lui-même assistant sur le tournage du film, séminaire de J.-P. Azéma et D. Veillon, IHTP, 22 novembre 1993.

⁶ S. Klarsfeld, *Le calendrier de la persécution des Juifs en France 1940-1944*, Paris, Les Fils et Filles des Déportés juifs de France et The Beate Klarsfeld Foundation, 1993, p. 1124.

sur ce qui touche à l'organisation des convois de la déportation raciale, l'aspect le plus terrible de l'Occupation. La monographie citée de Paul Durand, fondée sur une documentation abondante, a posé un premier jalon dans le domaine de l'histoire ferroviaire de cette période. Quelques années plus tard, avec *Les cheminots dans la bataille du rail*, Maurice Choury a rendu hommage "à une corporation qui a su, dans les temps de malheur, faire preuve d'un ardent patriotisme et consentir de douloureux sacrifices", avec 819 fusillés et plus de 1 200 morts en déportation. Les travaux récents de Georges Ribeill et de Christian Chevandier donnent de nouveaux éclairages sur cette période. Il n'en reste pas moins que les déportations par voie ferrée sont demeurées un thème marginal de l'historiographie ferroviaire française, peut-être par volonté de commémorer d'abord la résistance des cheminots mais aussi faute d'archives accessibles. Cette lacune est d'autant plus remarquable que le rôle des chemins de fer, celui de la Reichsbahn comme celui des chemins de fer des différents pays occupés, a constitué un aspect important de l'historiographie récente du Génocide, comme le prouvent les travaux des historiens allemands et anglo-saxons. Dans le grand film de Claude Lanzmann, *Shoah*, cette question revient comme un leitmotiv obsédant.

Les documents ont existé

Analyser en la matière le rôle de la SNCF implique de replacer l'histoire propre de l'entreprise dans le contexte administratif et politique de l'époque, d'où la nécessité de privilégier l'une des spécificités saillantes de la période : les rapports de la SNCF, entreprise publique, donc soumise à la tutelle directe du gouvernement de Vichy, avec les autorités d'occupation. C'est dans cette direction qu'ont été orientées les recherches archivistiques. D'autant qu'une sorte de scepticisme insidieux a tendu parfois à mettre en doute le fait même que des documents aient pu être établis à l'époque par la SNCF sur les convois de déportation, "les trains spéciaux d'Israélites", selon les termes euphémiques de l'époque.

Témoin et historien, Paul Durand a le premier mis l'accent sur l'importance des documents écrits : "La SNCF dès l'origine établit des factures"⁷, note-il, rappelant que "durant toute l'Occupation, la SNCF cherchera à rassembler le plus d'éléments possibles et à facturer à toute occasion"⁸. Et il ajoute qu'elle cherchera constamment "à mesurer les services qu'elle était contrainte d'assurer aux troupes du Reich"⁹. En effet, dès juillet 1940, la SNCF, dans un courrier adressé au ministre des Travaux publics, affirme que, selon la convention du 9 septembre 1939 relative au régime financier des chemins de fer en temps de guerre, "nous facturons également à l'État les transports militaires allemands"¹⁰. Dans un autre courrier en date du 22 août 1940, la SNCF rappelle au ministre qu'elle prend "les dispositions utiles, d'une part, pour tenir les attachements nécessaires, d'autre part, pour préparer les bases de facturations des transports"¹¹, éléments qui "devront recevoir l'accord des autorités allemandes". En d'autres termes, sous l'Occupation, la SNCF procède d'une manière traditionnelle en facturant ses services, laissant au gouvernement le soin de réclamer ensuite aux autorités d'occupation le montant imputé aux Allemands.

Dans un premier temps, les Allemands vont refuser d'établir ces documents comptables. D'une part, ils refusent évidemment de payer, estimant que les frais entrent dans le cadre de la convention d'armistice et incombent donc au gouvernement français. D'autre part, ils considèrent, en vertu de la même convention, que le réseau ferré français de la zone occupée tombe sous leur autorité. La SNCF trouve cependant une parade, exposée notamment dans une lettre du 31 mars 1941 adressée au secrétaire d'État aux Communications : "Nous avons reçu des Wehrmachtverkehrsdirectionen (WVD, Direction des transports de la Wehrmacht) des instructions aux termes desquelles les transports militaires allemands ne doivent être ni taxés, ni enregistrés, ni comptabilisés. Nous avons donc les plus grandes difficultés pour établir nos factures et

⁷ P. Durand, *op. cit.*, p. 154.

⁸ *Id.*, p. 205.

⁹ *Id.*, p. 208.

¹⁰ Archives du Secrétariat du Conseil d'administration de la SNCF (SNCF CA), dossier 6023. Pour les références des archives du Secrétariat du Conseil d'administration, voir Annexe IV.

¹¹ *Id.*

nous devons, pour le faire, nous contenter des seuls relevés statistiques qui ont été établis pour répondre aux demandes des autorités allemandes¹²". Aussi, "en l'absence de titres de transport, on a utilisé pour déterminer l'importance des transports par trains spéciaux, les bulletins de traction établis par les mécaniciens de ces trains en vue de l'octroi de primes"¹³. Le chef de la délégation pour les communications au sein de la Délégation française auprès de la Commission allemande d'armistice (DFCAA) attire l'attention, le 15 juin 1941, du directeur général de la SNCF sur "l'insistance avec laquelle le général Kohl [chef des transports allemands de l'Ouest] a rappelé la défense faite aux organismes français de transport de prendre un attachement, quel qu'il soit, des transports militaires assurés" et sur le fait que le même général "s'étonnait que la SNCF puisse dans ces conditions préciser les dépenses engagées par telle ou telle prestation"¹⁴. Selon les indications d'un courrier du secrétaire d'État, en date du 20 octobre 1941, la SNCF "n'a établi pour les transports en cause que de simples statistiques dont la nature et la périodicité ont été fixées par les autorités allemandes elles-mêmes"¹⁵. En apparence donc, le principe même de l'établissement de documents statistiques sinon de documents comptables ne semble plus guère contesté par les autorités allemandes après les premiers mois. Cependant, un peu plus d'un an plus tard, le 18 décembre 1942, dans un courrier portant sur l'insuffisance des versements allemands, le président du Conseil d'administration de la SNCF tient à signaler à son nouveau ministre de tutelle, le ministre de la Production industrielle et des Communications, que "tous les renseignements chiffrés figurant dans la présente lettre et, d'une façon générale, les décomptes des transports militaires allemands que nous vous adressons mensuellement, sont établis, non pas à partir d'attachements systématiques dont la tenue a été proscrite par le chef allemand des transports dès le 22 août 1940, et ensuite par la Hauptverkehrsdirektion (HVD) à plusieurs reprises, mais à

¹² *Id.* et Archives nationales (AN), F 14 13623, Note du président du Conseil d'administration de la SNCF au secrétariat d'État aux Communications, 31 mars 1941. Pour les références des Archives nationales, voir Annexe VI.

¹³ *Idem.*

¹⁴ SNCF CA. 6023.

¹⁵ *Id.*

partir de documents d'ordre statistique établis le plus souvent sur la demande explicite des autorités allemandes elles-mêmes¹⁶.

Dans la deuxième séance du Conseil d'administration tenue après la Libération, le 27 décembre 1944, le président révèle ce qu'il en a été de la méthode de compte utilisée : "Nous n'avons pas été habilités, pendant la guerre, à présenter nos factures. Nous n'avons même pas été autorisés à tenir les comptabilités nécessaires pour connaître l'importance du trafic allemand. Nous avons pu cependant le faire dans le secret"¹⁷. Plus explicitement, une note émanant de la SNCF rédigée à la fin des années 1950 rappelle que "la SNCF assurait elle-même tout le trafic militaire : formation des trains, conduite, manoeuvres, etc., suivant les directives des services allemands et sous leur contrôle" ; par conséquent, "chaque transport donnait lieu à l'établissement d'un tableau-horaire comportant, pour chaque train, outre les données d'identification le point d'embarquement, le type de la rame, l'indication des gares de vérification technique, d'échange de machines, de HA, enfin les gares de débarquement ou de remise à une autre Eisenbahndirektion (EBD)"¹⁸.

De surcroît, selon une instruction générale de la SNCF, les transports de la Wehrmacht accompagnés en trafic d'échange (c'est-à-dire entre le territoire français d'une part, l'Allemagne "et ses au-delà", le Luxembourg, les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle d'autre part) donnent lieu à un titre de transport militaire grand format (Wehrmachtfahrschein), remis au chef de convoi, et trois exemplaires du bulletin d'accompagnement, transmis d'agent de train à agent de train et finalement remis à la gare frontière¹⁹. Ce titre de transport militaire comprend deux feuillets. Le feuillet n°1 reste entre les mains de la gare de départ : un exemplaire est adressé le 3 de chaque mois suivant, à la Subdivision de la Comptabilité des Recettes (162, rue de Saussure, à Paris XVIIe) ; un autre est conservé à la gare. Le feuillet n°2 est remis à la gare d'arrivée : un exemplaire est adressé le 9 de chaque mois suivant, à

¹⁶ *Id.*

¹⁷ SNCF CA, procès verbal de la séance du Conseil d'administration du 27 décembre 1944.

¹⁸ AN, 72 AJ 494, "Note sur le régime des Chemins de fer au regard de l'armée occupante", 1957.

¹⁹ SNCF CA, 14.

ladite Subdivision ; un autre exemplaire est conservé à la gare. Il existe, par ailleurs, un carnet d'expédition CC 307 : "Transports de l'armée allemande". Le principe et l'organisation de trains spéciaux supposaient donc *ipso facto* une concertation, un échange de directives, la transmission d'ordres entre les autorités allemandes et la SNCF, autant d'éléments générant quantité de documents.

L'emploi des chemins de fer dans les déportations *stricto sensu* entrent dans le cadre de l'article 13 de la convention d'armistice, stipulant une collaboration entre l'administration française et les autorités occupantes. Il entrait donc dans le cadre général des relations franco-allemandes. Les transports entre camps d'internement ou vers un camp de transit, comme Drancy, relèvent de l'ordre de réquisition par la force publique et les frais y afférents sont par conséquent imputés aux autorités françaises, en l'occurrence le ministère de l'Intérieur²⁰, comme en atteste la copie d'un ordre de réquisition émis par un préfet²¹. De même, le directeur de la Police municipale de Paris avise la SNCF que les factures des transports de Juifs de Paris aux camps de Pithiviers et de Beaune-la-Rolande doivent être adressées au ministère de l'Intérieur²². Par ailleurs, ces transports entrent dans la catégorie des "transports administratifs" - qui comprennent "jusqu'à nouvel avis les transports de requis, de réfugiés ainsi que les transports à règlement différé pour le compte des autorités d'occupation"²³. Les billets spéciaux des transports administratifs donnent lieu à un relevé trimestriel modèle 87502 établis par les Services financiers (Subdivision du Contrôle des Recettes-Voyageurs) indiquant par classe le nombre de voyageurs transportés au compte de l'État et des administrations publiques (indigents, détenus, etc.) ainsi que les recettes correspondantes²⁴. Là aussi, la concertation entre la SNCF et le ministère de l'Intérieur

²⁰ Ainsi, tandis que les convois de déportation vers l'Allemagne sont à la charge des autorités allemandes, les frais de transport de l'escorte de gendarmes français de ces mêmes convois sont facturés aux autorités françaises.

²¹ Voir Annexe XIII, Ordre de réquisition de la SNCF, conservé aux Archives départementales des Alpes-Maritimes et aimablement communiqué par Serge Klarsfeld.

²² É. Conan, *op. cit.*

²³ SNCF CA. 152. Instruction générale EX-4f "Établissement des statistiques commerciales voyageurs", 1^{er} octobre 1943.

²⁴ *Id.*, Note générale "Établissement des statistiques commerciales voyageurs", 28 juin 1941.

est nécessaire, en raison du caractère exceptionnel et de l'ampleur des transports spéciaux²⁵.

Dans les deux cas - transports pour le compte des autorités allemandes ou pour celui du ministère de l'Intérieur -, des pièces comptables ont été émises par les Services de la SNCF. Il existe donc, d'une part, des factures établies à l'ordre du ministère de l'Intérieur français et, d'autre part, des pièces décomptant et évaluant le coût des transports effectués pour les autorités allemandes. Enfin, pour tout train quel qu'il soit, sont établis un avis de train, un tableau de marche, un livret.

A ce stade, se pose alors pour l'historien la question de savoir comment, où et suivant quelles règles cette énorme masse de documents a-t-elle été conservée - si elle a pu subsister malgré les aléas de la guerre et les contraintes économiques.

Le cadre légal et réglementaire des archives de la SNCF

La conservation des archives de la SNCF est soumise aux obligations commerciales mais aussi à un cadre réglementaire particulier²⁶. Au départ, la conservation de ces archives découle des obligations de délais imposées par le Code du Commerce.

Durant la guerre, l'instruction générale EX-MT-VB 3e n°1, du 15 septembre 1943, détermine, en tenant compte des prescriptions légales évoquées plus haut, les délais de conservation en archives des divers documents administratifs, techniques et comptables pour chacun des Services centraux ou régionaux²⁷. Cette instruction, motivée par "les circonstances actuelles qui rendent nécessaires toutes les récupérations

²⁵ 10 500 Juifs sont transférés de zone libre à Drancy en 1942 et 7 408 vers Drancy et Compiègne l'année suivante (S. Klarsfeld, *Le Calendrier*, op. cit., pp.1109 et 1111).

²⁶ SNCF CA, 8310.

²⁷ Les annexes concernant exclusivement l'ensemble des services de la Direction générale et les Services centraux, ainsi que les Services financiers et l'Exploitation, sont manquants dans ce dossier.

possibles de papier", dispose toutefois que les Services doivent "conserver et classer soigneusement les documents présentant un intérêt permanent, en particulier du point de vue historique, statistique ou juridique" et qu'ils "conserveront, au delà des délais fixés par les annexes à la présente instruction, les pièces susceptibles de faire foi lorsqu'ils estimeront que leur destruction pourrait présenter un inconvénient sérieux".

Après la guerre, l'extension du secteur public entraîne un renforcement des dispositions du droit administratif. Selon un avis du Conseil d'État en date du 29 novembre 1949, les archives des entreprises publiques, telles celles de la SNCF, ressortissent du domaine des archives publiques : s'applique alors le décret du 21 juillet 1936 qui fait obligation à l'administration de verser aux Archives nationales les documents "morts" et interdiction d'aliéner ou de mettre au pilon les papiers autres que ceux dits "de corbeille". L'instruction générale EX-MT-VB 3e n°1 est modifiée le 5 décembre 1955 et son annexe n°1 concernant le Conseil d'administration, la Direction générale et le Secrétariat général détermine une durée de conservation illimitée pour, entre autres, les ordres généraux, ordres du jour, instructions générales, notes générales, avis généraux, les rapports du Conseil d'administration, les mémentos des conférences du directeur général.

Sous la Ve République gaullienne, dans l'atmosphère du ministère Malraux, où le patrimoine culturel devient un bien national inaliénable et indivisible, le secrétaire général de la SNCF, par une note en date du 12 mai 1960 adressée aux directeurs des Services centraux et des Régions, envisage que soient versés aux Archives nationales, "en vue d'apporter une contribution utile à l'histoire économique et sociale du Pays", "des documents détenus par la SNCF présentant un intérêt quant à l'évolution administrative et économique des chemins de fer" et prévoit "de procéder à un tri et de dresser un inventaire approximatif de la documentation en cause" en vue de préparer ce dépôt, cette tâche devant être organisée par le secrétaire général du Conseil d'administration et concernant notamment les procès verbaux de délibération, les instructions ou ordres de service, les documents comptables, et "plus généralement les documents portant témoignage de l'action sociale des chemins de fer et de la situation de son personnel ou se rapportant à la politique économique et tarifaire, etc."

Sous l'égide du Service Structures, des archives centrales sont regroupées au Bourget, à partir de 1976. À l'automne 1981, après le sinistre du dépôt du Bourget, c'est le Service administratif général qui décide du transfert des archives rescapées vers d'autres dépôts.

Une nouvelle instruction générale AG 7 A 7 n°1, du 12 juillet 1982, abrogeant et remplaçant celle de 1955, porte à la connaissance de l'ensemble des services de la SNCF les dispositions de la loi n°79-18 du 3 janvier 1979 sur les archives et celles du décret d'application n°79-1037 du 3 décembre 1979 édictant que la SNCF, en tant qu'établissement public, a l'obligation non seulement de gérer ses documents, comme toute entreprise commerciale, mais aussi d'en conserver une partie aux fins du patrimoine national et de la recherche historique. Cette instruction est suivie d'une note datée du 12 octobre 1983 sur la conservation des archives chargeant la Direction Organisation de la mise en place de l'organisation de la sélection et de la conservation des archives.

La Division Archives, dépendante du Service de l'Administration générale et de l'Organisation, est instituée par une lettre du président de la SNCF, du 18 janvier 1989 ; un conservateur national est alors recruté et placé à la tête de cette Division. Des directives sont données à l'ensemble des Directions, Services et Régions afin d'établir des états des lieux, de désigner des correspondants de cette Division dans chaque organisme, et d'empêcher les destructions d'archives à l'occasion de déménagements. Aussi, en juin 1990, le président de la SNCF considère-t-il que "tout ceci serait incomplet si l'on n'envisageait pas, pour l'avenir, l'ouverture aux chercheurs du patrimoine qui va ainsi se constituer"²⁸.

²⁸ CEEAODE, 12 juin 1990.

Le sort des archives de la SNCF

En dépit de ce cadre réglementaire précis, les archives de la SNCF concernant la période de la Seconde Guerre mondiale ont subi, entre autres, les aléas supportés par l'ensemble de la documentation de toute entreprise soumise à des impératifs économiques.

Si la guerre a causé des destructions considérables au réseau de la SNCF, sa documentation semble cependant avoir été peu affectée et être demeurée en grande partie intacte. Surtout, au sortir de la guerre, ces documents avaient, aux yeux des responsables de la SNCF, un caractère incontestablement "historique", en particulier ceux ayant trait aux rapports avec les occupants ou ceux concernant les déportations.

Les fonds qui ont échappé à "toutes les récupérations possibles de papier" sont alors considérables, d'après des témoignages recueillis par Paul Durand lui-même : "Vous pourrez puiser des renseignements précieux dans les lettres reçues et expédiées (environ 10 000) par le secrétariat de la Direction générale"²⁹. Il s'agit ici du "Secrétariat W", chargé de la traduction de la correspondance échangée entre la SNCF et les autorités allemandes. Un autre témoignage concernant ce même Secrétariat W va dans le même sens : "En ce qui concerne la période juillet 1940-mai 1945, j'ai laissé après mon départ de la Direction générale en 1945 des archives très copieuses. Vous devriez y retrouver toute la correspondance entre les différents Services de la SNCF, le Secrétariat W et les services allemands, la Hauptwehrmachtsdirektion devenue la Hauptverkehrsdirektion, les Eisenbahndirektionen, les Überwachungsämter, etc."³⁰. Par ailleurs, on signale aussi l'existence des "procès verbaux des innombrables conférences que les divers services de la SNCF ont dû tenir avec les représentants de la Reichsbahn"³¹.

²⁹ AN, 72 AJ 492, lettre de Mr Bidermann, ancien employé du Contentieux, à Mr Durand, 24 mai 1957.

³⁰ AN, 72 AJ 497, lettre de Mr Baldié, ancien employé du Secrétariat W, à Mr Durand, 4 juillet 1957.

³¹ AN, 72 AJ 492, lettre de Mr Colombel à Mr Durand, 19 mars 1957.

Les effets de l'application de ces diverses instructions, en particulier à l'intérieur de l'entreprise, sont difficiles à appréhender notamment après plusieurs décennies de bouleversements importants au sein de la SNCF. Nous pouvons constater, d'abord, les conséquences visibles à l'extérieur : les directives de 1960 portant sur des versements aux Archives nationales en vue de contribuer à l'histoire économique et sociale de la France n'ont guère été suivies d'effets ; les seuls versements opérés ont été le fait de la Compagnie du Nord, sans lien apparent avec ces directives et éloignés de celles-ci d'une dizaine d'années.

Dans les années 1970, la réforme de l'organisation territoriale de la SNCF et, par la suite, la restructuration des grandes gares parisiennes, entraînent la destruction de nombreuses archives. Par ailleurs, le 8 février 1971, le directeur du Service Structures fait savoir aux directeurs et chefs de Service et directeurs de Région que "pour éviter d'avoir à prévoir dans les bâtiments modernes qui vont être construits pour certains services de la Direction générale la place nécessaire au stockage d'archives mortes encombrantes, il est prévu d'organiser un dépôt spécialisé destiné à l'ensemble des Services"; à cette fin a été retenue une halle à la gare du Bourget-Triage offrant un volume de l'ordre de 5 000 m³. Une consigne générale AG 7 A 7 n°2 émise le 1er février 1976 décrit ces installations, leur utilisation et leur protection contre le feu.

Un incendie, le 18 avril 1981, endommage les archives entreposées au Bourget. En septembre 1981, le Service administratif général décide du transfert des archives sinistrées du Bourget dans des bâtiments de l'ex-économat d'Aulnay-sous-Bois et la répartition de la surcharge en d'autres dépôts. L'exiguïté des stockages offerts imposant alors que soient expurgées d'urgence les archives : "ce qui subsiste des archives du Bourget sera ainsi déblayé, sauf la partie appartenant à la Direction financière qui comprend, notamment, des documents d'ordre historique"³².

En application de la note du 12 octobre 1983, les archives sont sélectionnées par la Direction Organisation et regroupées en plusieurs dépôts spécialisés, comme Aulnay, Noisy-le-Sec, Mitry, Bourg-en-Bresse.

³² CMCE, 29 octobre 1981.

À partir de 1989-1990, la Division Archives, récemment constituée, commence à collecter les archives et à les recueillir, à Souppes-sur-Loing, dans une ancienne halle à marchandises aménagée à cet effet.

Aperçus sur les archives conservées aujourd'hui à la SNCF

Au coeur des ressources archivistiques nécessaires à notre étude se trouvent les archives conservées par la SNCF et notamment celles de la Division des Archives et de l'Information documentaire du Service de l'Administration centrale et de l'Organisation.

Le 22 janvier 1993, lors de la réunion du Comité scientifique supervisant cette recherche, le chef et directeur du cabinet de la présidence de la SNCF et le chef du Service de l'Administration centrale et de l'Organisation s'accordent pour mettre à la disposition des chercheurs engagés les papiers nécessaires à la recherche commandée par la SNCF³³. Suit alors, le 1er février, une note du directeur de cabinet de la présidence adressée aux directeurs de Région et chefs de Service "de bien vouloir aider MM. Christian Bachelier et Henry Rouso à accéder aux archives et documents se rapportant à cette période conservés par les services de votre direction ou par les établissements qui en dépendent". Le 12 février, contact est pris avec le chef de la Division des Archives et de l'Information documentaire ; quelques jours plus tard, un courrier lui est adressé, portant sur une demande de consultation d'un état des archives concernées par la recherche et placées sous son autorité.

Le 8 juillet, François Bédarida, directeur de recherche au CNRS, et ancien directeur de l'IHTP, fait part de ses inquiétudes au président de la SNCF quant au déroulement de l'étude. Dans sa réponse datée du 3 août, le président de la SNCF indique à Mr Bédarida que "si vous le jugiez utile dans le cadre des travaux actuellement en cours, vos collaborateurs pourraient avoir accès à ces containers dans les meilleurs délais, en application des instructions données par mon directeur de

³³ Voir Annexe II.

cabinet à l'ensemble des directeurs de notre entreprise par lettre du 1er février 1993". Le 7 septembre, l'IHTP adresse au chef du Service de l'Administration centrale et de l'Organisation une demande de consultation des archives conservées à Souppes-sur-Loing par la Division des Archives, ainsi que de leurs inventaires. Le 7 octobre, le chef du Service de l'Administration centrale et de l'Organisation communique les nouvelles coordonnées du chef de la Division des Archives afin "d'avoir accès aux bordereaux de versement des archives recueillies par la Division des Archives". Le 25 octobre, les bordereaux de versement sont effectivement examinés et la demande de consultation des archives est réitérée sur la base des intitulés sommaires figurant sur le listing présenté par le chef de cette Division qui indique que cette demande, avec la liste des cotes et précisions diverses, doit être adressée au chef du Service de l'Administration centrale et de l'Organisation.

A la suite d'un entretien du 15 novembre 1993, le chef du Service de l'Administration centrale et de l'Organisation nous adresse un courrier daté du 24 précisant : "Les archives que vous signalez sont disséminées dans de grands conteneurs dont la manipulation suppose un appareillage tout à fait spécialisé. Vous comprendrez donc que, dans ces conditions, il n'est pas question d'engager des frais qui ne pourraient qu'être considérables vu que le contenu de ces conteneurs n'a pas été détaillé : en effet, ces documents ont été stockés le plus souvent en urgence, dans le seul but de les sauvegarder en attendant leur mise en oeuvre pour la recherche historique, prévue pour la fin de l'année prochaine."

À partir de l'inventaire des bordereaux de versement, consulté le 25 octobre 1993, ont été retenues certaines cotes dont les intitulés sommaires permettent d'imaginer (faute de mieux) que les archives ainsi désignées peuvent avoir certains liens avec le thème de la recherche entreprise ou avec la période concernée³⁴. Toutefois l'inventaire présenté comportait des discontinuités numériques dans certaines séries, des cotes accompagnées des mentions "inventaire manquant", par exemple, pour les cotes P 2767 à 2810, ou "vacant", pour 845 à 854, ou aucune indication, pour ODD 1 à 841. Selon les documents photographiques présentés par le Service de l'Administration centrale et de l'Organisation, le 15 novembre 1993, les cotes semblent désigner un conteneur

³⁴ Voir Annexe III.

précis, d'environ 1 m³. En d'autres termes, dans la mesure où nous avons relevé une trentaine de cotes pouvant intéresser *a priori* notre recherche, cela correspond à la manipulation d'une trentaine de conteneurs. Faute de plus de précisions, il est difficile de porter une appréciation plus affinée sur le contenu des documents conservés par la Division Archives de la SNCF.

D'un délai de conservation illimité par obligation légale, les archives du Secrétariat du Conseil d'administration nous ont été en revanche libéralement ouvertes. Nous tenons à adresser nos remerciements à Mr Lala, secrétaire du Conseil d'administration, ainsi qu'à l'ensemble du personnel du Secrétariat du Conseil, pour leur accueil aimable et compréhensif et pour les moyens mis à notre disposition. Les archives du Secrétariat du Conseil d'administration offrent un panorama exceptionnel sur l'activité de la Société nationale, les structures et rouages de l'entreprise publique et son évolution. C'est là une initiation essentielle à l'univers ferroviaire. L'ensemble de ces archives constitue une base documentaire irremplaçable pour d'éventuels travaux, voire des thèses, sur l'histoire des chemins de fer et des transports au XX^e siècle.

Parmi ces fonds, nous avons consulté et retenu les "dossiers sociaux" des séances du Conseil d'administration et du Comité de direction réunies au long de la période concernée³⁵. Les contacts avec les autorités allemandes y apparaissent peu³⁶ : les textes définitifs adoptés comme procès verbaux par le Conseil d'administration sont succincts, voire muets, sur ce sujet ; les différentes moutures des "sténos" (en fait, des documents dactylographiés) revues et corrigées - lorsqu'elles figurent dans le dossier - portent en effet les marques d'un effacement systématique de toute allusion à ces relations, en vertu d'instructions explicites données par les autorités d'occupation³⁷. Il n'en demeure pas moins que transparaissent certaines des préoccupations essentielles de la SNCF : trains de réfugiés, reconstruction, acheminement du ravitaillement, bombardements, etc. Le Conseil examinant l'activité de la SNCF sur une échelle globale, les procès verbaux sont ainsi très peu diserts sur les 35 convois de déportés raciaux et la soixantaine de

³⁵ Voir Annexe IV.

³⁶ En ce qui concerne les premiers contacts, voir Annexe VIII.

³⁷ SNCF CA, 3313.

convois de déportés politiques, un trafic numériquement très faible au regard de l'ensemble du trafic ferroviaire entre 1942 et 1944. Nous n'avons relevé que trois mentions de "trains spéciaux d'Israélites" dans les sténographies des procès verbaux de séances du Conseil : le 30 septembre 1942³⁸, le 28 octobre 1942 et le 5 mai 1943, soit une infime partie du nombre de convois. Dans la mesure où ces mentions n'apparaissent que dans les sténos et non dans le procès verbal définitif pour les raisons évoquées plus haut, dans la mesure où manquent souvent dans les archives ces sténos, il n'est pas possible d'évaluer jusqu'à quel point la question des "trains spéciaux d'Israélites" a constitué ou non une préoccupation au niveau du Conseil d'administration de la SNCF. Il n'en reste pas moins que la preuve a été établie ici que le Conseil était informé des mouvements de ces "trains spéciaux".

Complémentaires des dossiers sociaux, les "dossiers de fond" sont constitués par des documents organiques de la SNCF, des extraits de procès verbaux du Conseil d'administration et du Comité de direction, divers rapports. Il s'agit principalement de textes de principe ou de rapports généraux. Le rôle des chemins de fer dans les déportations n'apparaît pas dans ses dossiers, dont la classification numérique a été établie après la guerre. Cependant, des dossiers qui traitent d'affaires en apparence mineures ont été conservés : ainsi, concernant les relations avec les autorités allemandes, la location à la Reichsbahn d'un wagon rail-route³⁹, la location de six autorails au service Sonderbau⁴⁰, les dégâts causés dans les trains par les permissionnaires allemands⁴¹ ; une convention avec le ministère de l'Intérieur pour la formation et la circulation de trains d'assistance au moment des bombardements⁴², etc.

³⁸ Voir Annexe XII.

³⁹ SNCF CA, 2012.

⁴⁰ *id.*

⁴¹ SNCF CA, 919.

⁴² SNCF CA, 9152.

D'autres services de la SNCF ont bien voulu nous ouvrir leurs archives. À Paris-Nord⁴³ et à Paris-Est, les papiers que nous avons pu consulter, grâce à Mme Barbier et Mr Cognasson que nous remercions, concernent les Voies et Bâtiments. Par ailleurs, à la périphérie de la SNCF, au Bureau de Défense, Mr Oberlé, que nous remercions également, ainsi que le personnel de ce Bureau, nous a permis de prendre connaissance d'historiques de divers organismes de la période 1939-1944, dont ceux de la Délégation technique SNCF à Vichy. Ces derniers comprennent notamment l'organisation des convois de transferts des camps d'internement de la zone sud vers Drancy⁴⁴.

Les archives hors la SNCF

En dehors de la SNCF, des gisements d'archives ayant trait à l'activité ferroviaire pendant la guerre ont été également dépouillés, en l'occurrence les archives versées aux Archives nationales et celles conservées au Centre de Documentation juive contemporaine.

Les Archives nationales ont reçu, parmi les fonds pouvant entrer dans le cadre de cette recherche, des dépôts nombreux provenant des archives du ministère de tutelle (secrétariat d'État aux Communications, puis ministère de la Production industrielle et des Communications), des Services d'armistice, de la Délégation française auprès de la Commission allemande d'armistice, ainsi que celles de l'Administration militaire allemande en France (le "Majestic") et du Commissariat général aux Questions juives saisies à la Libération, enfin celles versées par le Comité d'histoire de Deuxième Guerre mondiale. Ces archives sont donc particulièrement riches et utiles pour notre étude⁴⁵. Par exemple, les papiers de Jean Berthelot et ceux de Jean Bichelonne viennent compléter et correspondre avec les documents que nous avons dépouillés au Secrétariat du Conseil d'administration de la SNCF ; les sténographies et pièces d'instruction des

⁴³ Voir Annexe V.

⁴⁴ Voir Annexe XIV.

⁴⁵ Voir Annexe VI.

procès en Haute Cour de Justice des ministres de tutelle : François Piétri, Jean Berthelot, Raymond Gibrat, donnent les pièces retenues contre ces derniers et leur défense. Les documents versés par Paul Durand, qui a participé aux activités du Comité d'histoire de la Deuxième guerre mondiale, offrent des éléments importants, tels les témoignages de cheminots déportés ou ceux de cheminots ayant sauvés des enfants juifs de la déportation dans la région d'Annemasse ; figurent surtout de nombreux documents portant sur les relations franco-allemandes.

Toutefois, ces archives comportent des lacunes en particulier dans l'année 1942, année décisive dans le processus des déportations, puisque c'est au début de l'été que sont tenues des conférences les préparant et que les déportations de Juifs vers Auschwitz commencent avec un premier convoi partant de la gare du Bourget le 27 mars 1942⁴⁶, et prennent une allure régulière à partir du deuxième convoi, le 29 avril 1942 ; le dernier grand convoi, en partance de la gare de Bobigny, date du 31 juillet 1944. Ce sont des transports économiques dont il s'agit pour la période allant de mars 1941 à novembre 1942 (sous la cote AJ 41 2118) ; les pièces concernant les transports allemands s'interrompent au 2 mars 1942 (F 14 13624) ; celles sur les situations quotidiennes de la SNCF à 0 heure s'interrompent du 9 avril 1942 au 5 août 1944 (72 AJ 482) ; celles sur les conférences franco-allemandes s'interrompent aussi entre novembre 1941 et septembre 1942 (F 14 13642) ; les extraits de procès verbaux de conférence de la SNCF avec des organismes allemands commencent en mars 1943 (72 AJ 474) ; et en lieu et place du rapport d'activités des Services de la SNCF au ministre pour l'été 1942 figure la partie "N" des rapports des préfets portant sur les voies ferrées d'intérêt local et les chemins vicinaux datés de juin 1942 (F 14 13629).

Créé en 1943, le Centre de Documentation juive contemporaine rassemble des fonds d'archives considérables, notamment ceux du Commissariat général aux Questions juives et ceux du Service des Affaires juives de la Gestapo, ainsi que des sténogrammes, actes d'accusation et autres pièces des procès de criminels de guerre. Ces fonds constituent l'assise de toute recherche scientifique sur les déportations. Mr Jakobsen nous y a réservé un accueil sympathique. La plupart de ces archives ont été

⁴⁶ Voir Annexe K.

dépouillées, analysées et publiées par Serge Klarsfeld⁴⁷. En ce qui concerne le rôle des chemins de fer dans le processus des déportations, on trouve parmi ces archives l'ensemble des télégrammes adressés par les autorités allemandes de Paris à l'Inspection générale des camps à Oranienburg et ceci pour chacun des convois de déportations, ou des courriers du Commissariat aux Questions juives à propos de l'organisation de ces transports⁴⁸.

Éléments provisoires de conclusion

Sans prétendre à une réelle conclusion, cette exploration en profondeur mais inachevée de l'ensemble des archives ferroviaires portant sur la période 1939-1945 permet d'établir un certain nombre de constats, de soulever des problèmes et de dresser quelques perspectives.

En premier lieu, l'existence de documents produits par la SNCF et concernant les déportations est avérée, que ce soit du fait des procédures techniques et administratives en vigueur au sein de la société à cette époque, ou que ce soit par la série d'instructions spécifiques visant à l'établissement d'estimations des coûts du trafic allemand. Quant aux documents portant sur les transferts des camps d'internement vers Drancy, ils procèdent de réquisitions mises en oeuvre par le ministère de l'Intérieur, actes d'usage courant.

Le premier problème réside dans la certitude qu'existait donc une abondante documentation au sortir de la guerre dont on ne trouve aujourd'hui presque aucune trace dans les archives, sans pour autant que le sinistre du Bourget suffise à tout expliquer et réserve faite des archives de la Direction générale non vues. Les dispositions légales et réglementaires, ainsi que les textes internes de la SNCF, garantissaient la conservation

⁴⁷ Voir notamment *Le mémorial de la déportation des juifs de France* (1978) ; *Vichy-Auschwitz* (1983 et 1985) et *Le calendrier de la persécution des Juifs en France 1940-1944* (1993).

⁴⁸ Voir Annexe VII.

de ces diverses pièces, leur qualité "historique" étant indéniable dès la Libération : "Renseignements précieux pour les historiques que nous serons conduits à rédiger un jour. Pris connaissance. Faisons classer soigneusement", note à la main le directeur du Service central du Mouvement sur le bordereau d'accompagnement de l'historique de la Délégation technique de la SNCF à Vichy daté du 12 octobre 1944⁴⁹. Ces dispositions d'esprit sont également attestées par la conservation d'autres documents de cette époque, visant le plus souvent à montrer l'emprise allemande, portant sur des affaires, parfois mineures, dont les effets juridiques avaient cessé. Le respect de la réglementation sur la conservation des archives paraît inégale, les archives étant sujettes, certes, aux impératifs économiques, à la dispersion de leurs dépôts et à divers aléas, mais aussi à d'autres facteurs de destruction. Cependant, les lacunes constatées tant dans les archives de la SNCF que nous avons consultées jusqu'à présent, que dans celles versées aux Archives nationales par son ministère de tutelle soulèvent une réelle interrogation : si les lacunes sont fréquentes dans les archives publiques de la période 1939-1945, il est assez rare que la plupart des traces d'une question aussi importante et ciblée que celle des déportations, soient inexistantes cinquante ans après, sous réserve encore une fois de pouvoir dépouiller les archives de la Direction générale.

Cette interrogation est d'autant plus aiguë qu'il y a une nette différence entre la richesse des archives périphériques (CDJC notamment) à propos des déportations et la pauvreté des archives conservées en propre par la SNCF - celles auxquelles nous avons eu accès -, pourtant prestataire de ces transports et malgré le souci "historique" et "mémorial" apparu dès 1945. Là réside un premier paradoxe : plus on s'éloigne de la SNCF, plus on trouve de traces sur les relations franco-allemandes en matière ferroviaire.

Un autre problème réside dans la différence entre les archives ferroviaires allemandes et françaises. Les travaux de Hilberg, de Kreidler ou de Lichtenstein sur les trains de déportation s'appuient sur de substantielles archives ferroviaires du Reich⁵⁰, tandis que, côté français, pour l'instant, notre recherche s'apparente à un constat de carence. Or, un rapport sur le système allemand de répartition des wagons rédigé par

⁴⁹ Voir annexe XIV.

⁵⁰ Voir Annexe XI.

une mission d'ingénieurs des chemins de fer français envoyée à Berlin, en juillet 1942, signalait que "toutes les transmissions sont faites par fil sauf spécification d'envoi par écrit tandis que le système français implique de nombreuses écritures"⁵¹. C'est un second paradoxe.

Ces inconnues seront peut-être levées un jour grâce aux archives de la Direction générale, coeur du système SNCF, et dont le rôle fut déterminant au cours de cette période - si l'on en croit les archives déjà dépouillées du Conseil d'administration et celles du ministère de tutelle. C'est vrai également des archives, non localisées, du Secrétariat W, par lequel transitaient, pour traduction, tous les échanges avec les autorités allemandes, ou encore celles de la Délégation technique de Vichy, organismes dont on trouve des traces ici ou là.

Pour résumer, manquent à ce stade de la recherche des fonds essentiels, et, à l'intérieur des fonds existants et dépouillés, manquent la plupart des documents portant sur le problème crucial des déportations.

Un projet d'étude possible

En dépit des difficultés rencontrées et bien qu'il soit inhabituel d'esquisser un plan d'étude synthétique sans certitude quant à l'existence et à l'accès à des sources majeures, nous présentons ci-dessous un projet possible, fondé exclusivement sur les archives déjà dépouillées (Archives nationales, CDJC, archives du Conseil d'administration de la SNCF) et sur celles repérées dans les inventaires (archives allemandes, archives départementales, etc.). Il n'a bien entendu qu'une valeur indicative et reste très hypothétique quant à sa validité scientifique.

Les premiers dépouillements ont ainsi conduit à modifier les priorités. Traiter de la SNCF sous l'Occupation de manière globale implique d'aborder de front la question des rapports de l'entreprise avec l'occupant allemand, la société nationale se trouvant

⁵¹ AN, F 14 13642, rapport de la mission SNCF envoyée à la Hauptwagenamt de Berlin en vue d'examiner le problème de la répartition des wagons, 26-30 juillet 1942.

prise dans un jeu à trois entre les Allemands et son autorité de tutelle, dans un secteur de surcroît hautement stratégique. Cette étude devra mettre en évidence la marge d'autonomie de l'entreprise, la concordance ou la divergence des intérêts allemands, des intérêts du gouvernement de Vichy qui suit une ligne de collaboration d'État et ceux, propres, de l'entreprise. Elle devra tenir compte de la manière dont ont réagi les responsables et cadres de l'entreprise, partagés souvent entre la logique des circonstances exceptionnelles de l'Occupation et des réflexes liés à un habitus de corps et de fonction.

Le plan proposé ci-dessous est chronologique car c'est la seule façon de mettre en évidence l'évolution des rapports entre occupants et occupés et d'insister sur les questions d'ordre stratégiques et politiques et non pas simplement techniques.

INTRODUCTION : DESCRIPTION CRITIQUE DES SOURCES

I - PREMIERS CONTACTS ENTRE ALLEMANDS ET FRANÇAIS : JUIN-SEPTEMBRE 1940

Cette première phase est marquée par la tentative de contrôle direct du réseau ferré français par l'Administration militaire allemande. Après de nombreuses pressions, l'occupant abandonne progressivement l'exploitation directe des chemins de fer par des cheminots allemands, à l'exception de l'Alsace-Moselle annexée et de la zone côtière de la Manche. Les négociations se situent pour l'essentiel à l'échelon de Wiesbaden, c'est-à-dire celle de la Délégation française auprès de la Commission allemande d'Armistice, dans laquelle Jean Berthelot, directeur général adjoint de la SNCF et futur ministre joue, à compter du 6 juillet 1940, un rôle essentiel. Cette phase soulève notamment la question du cadre juridique des relations entre la SNCF et l'occupant. Ce cadre est fixé par l'article 13 de la convention d'armistice qui contraint l'administration française à coopérer avec les autorités occupantes. Mais, comme dans la plupart des secteurs concernés, cet article a donné lieu à des interprétations divergentes de la SNCF, du gouvernement et des occupants.

II LES DIFFÉRENTS ACTEURS

1) Côté français :

- Les structures de la SNCF

Elles sont l'objet de modifications par la loi du 10 octobre 1940 et concernent le Conseil d'administration et le Comité de direction. Durant cette période, la Direction générale joue un rôle considérable. Elle crée le Secrétariat W, chargé des traductions. La France étant divisée en deux principales zones, la Délégation technique à Vichy sera chargée de la zone non occupée.

- Les structures du ministère de tutelle

Elles sont marquées par la création du secrétariat général des Travaux et Transports, par la réorganisation de l'administration centrale, celle du cabinet du ministre, de la Direction générale des Transports, la création du Service d'armistice auprès de la DGT, de la Section d'armistice auprès du Service d'Etudes générales, du Service technique et Délégation générale à Paris.

- Les structures de la Direction des services de l'Armistice et de la Délégation générale auprès de la Commission allemande d'armistice

Ces services sont chargés de centraliser toutes les questions relatives à l'application de la convention d'armistice.

- Les structures de la Délégation générale aux relations économiques franco-allemandes

Créée en 1941, sous l'autorité de Jacques Barnaud, elle a pour mission de centraliser toutes les demandes allemandes en matière économique et de coordonner l'action du gouvernement en la matière.

2) Côté allemand

- Le Militärbefehlshaber in Frankreich (Majestic)- L'Ambassade d'Allemagne (Abetz)- Le service de sécurité de la SS (SD)

III - UN CHEMINOT À VICHY : 7 SEPTEMBRE 1940-18 AVRIL 1942

Jean Berthelot est nommé secrétaire d'État aux Communications et la SNCF est dirigée par le directeur général et le Conseil d'administration. Les exigences allemandes sont désormais liées aux préparatifs logistiques de l'invasion allemande contre l'URSS (juin 1941). Les négociations et conférences franco-allemandes portent sur la question des approvisionnements en combustibles, sur la livraison à l'Allemagne de matériel roulant, sur la dépose de voies, sur le détachement de cheminots français auprès de la Reichsbahn, sur la question du paiement des transports effectués pour le compte du Reich, etc.

IV - LA SNCF ET LE TRANSFERT DE POPULATIONS ET DEPORTATIONS

- L'attitude de la SNCF à l'égard des Juifs expulsés d'Allemagne vers la zone libre (Bade et Palatinat) : octobre-novembre 1940.
- Le 1er convoi de déportation : 27 mars 1942.
- La préparation technique des déportations de l'été 1942.
- Les procédures juridiques, financières et techniques.
- La phase d'exécution et la mise en place des convois de déportation.
- Les réactions des cheminots français.

V - L'EUROPE ALLEMANDE DES CHEMINS DE FER : 1942-1944

- La proposition de Berthelot à Hemmen : les prolégomènes du 7 mai 1941
- Les chemins de fer passent de l'autorité de la Wehrmacht à celle du ministère des Communications du Reich, nouvel interlocuteur pour les Français.
- La SNCF est dirigée par le directeur général et supervisée par le ministre Jean Bichelonne, favorable à une collaboration technique et économique avec l'Allemagne.
- Les ingérences allemandes dans la gestion de la SNCF s'accroissent.
- À l'approche du débarquement, les Allemands procèdent à des détachements massifs de cheminots allemands auprès de la SNCF.

VI - LE REPLI ALLEMAND : JUIN-AOÛT 1944

- Établissement de zones de théâtre d'opérations à la suite du débarquement.
- Arrestation des dirigeants de la SNCF.
- Les derniers prélèvements de matériel roulant.
- Les derniers convois de déportation.
- Le départ des autorités allemandes.

VII - ÉPILOGUE : L'ÉPURATION

- Les procès en Haute Cour des ministres de tutelle
- L'épuration judiciaire (cours de justice et chambres civiles)
- L'épuration administrative.

Au total, s'il fallait conclure en quelques mots, on peut dire que le sujet existe, qu'il est important à la fois pour une meilleure connaissance de l'histoire de la SNCF que pour celle de l'Occupation en général, que les premiers dépouillements permettent en l'état d'affirmer qu'une importante documentation a existé au sortir de la guerre et qu'elle est très lacunaire aujourd'hui.

Ce rapport présente certes un caractère insatisfaisant, à la fois pour le commanditaire et pour les chercheurs qui en ont eu la responsabilité, car la majeure partie des réponses aux questions soulevées reste dépendante d'un accès complet aux sources existantes. Cela étant, dans le délai imparti, il a été possible d'esquisser une problématique, de défricher le terrain et surtout d'orienter cette histoire vers d'autres voies que celles vers lesquelles elle fut aiguillée après la guerre.

* *
*

ANNEXES

ANNEXE I

CONVENTION ENTRE LA SNCF ET LE CNRS
18 NOVEMBRE 1992

Convention

R. MARTIN

Entre la Société nationale des chemins de fer français, 88, rue Saint-Lazare, Paris IX^e, représentée par M. Jacques Fournier, Président, d'une part,

et

le Centre national de la recherche scientifique, établissement public à caractère scientifique et technologique dont le siège est à Paris VII^e, 15, quai Anatole France, représenté par son Directeur général et désigné ci-après par le terme "le contractant".

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1 : définition de l'objet de la convention

Le projet de recherche qui fait l'objet de la présente convention :

"La SNCF dans la guerre : une entreprise publique pendant l'occupation"

a pour but, à partir des sources existantes complétées par la collecte de témoignages, d'étudier la vie de la SNCF sous l'occupation (1940-1945) en portant une attention particulière aux points jusqu'ici négligés par l'historiographie (cf. annexe 1 à la présente convention).

Cette étude sera confiée à l'Institut d'histoire du temps présent (laboratoire propre du CNRS, 44, rue de l'Amiral Mouchez, Paris XIV^e).

Article 2 : sources et documentation

La SNCF s'engage à faciliter aux chercheurs habilités par l'IHTP à réaliser cette étude l'accès aux sources de leur recherche et à la documentation s'y afférant.

Article 3 : garantie de bonne fin du projet

L'IHTP s'engage à faire toute diligence pour que la recherche soit menée à bonne fin, une fois reconnue sa possibilité (cf. article 5 de la présente convention).

Dans le cas où cette étude serait annulée ou subirait des modifications susceptibles d'en changer la nature, la participation financière de la SNCF lui serait restituée.

La SNCF pourra cependant renoncer, en tout ou partie, à ce remboursement au vu des circonstances particulières à l'origine de l'annulation ou de la modification du projet.

Article 4 : durée de la convention

La présente convention aura une durée de 15 mois à partir de sa signature par les deux parties.

Article 5 : déroulement de la recherche

Le correspondant du contractant pour l'ensemble de l'étude sera le Chef de cabinet du Président.

Le contractant s'engage à remettre à la SNCF dans les délais ci-après, courant à compter de la date de la signature de la présente convention :

- 1) $T_0 +$ un mois :
un rapport succinct sur l'état des sources et leur disponibilité qui conditionnera la poursuite de la recherche.

Au cas où sources et documentation seraient inexistantes ou fermées aux chercheurs, l'IHTP se réserve le droit d'annuler la présente convention dans un délai de six semaines à partir de sa signature. Son montant sera alors réduit en proportion de la prestation fournie (cf. article 6).

- 2) $T_0 +$ douze mois :
 - la documentation recueillie (archives, imprimés, enregistrements de témoignages et leurs transcriptions), qui sera déposée aux archives de la SNCF et qui deviendra la propriété de la SNCF ;
 - un rapport qui fera la synthèse de l'ensemble des travaux et de leurs résultats.

Article 6 : montant de la convention et échéancier des paiements

- 1) Le montant de la présente convention s'élève à 300 000 FF hors taxes. Ce montant est ferme et non révisable (cf. annexe 2 à la présente convention).

- 2) Le paiement des différentes échéances se fera sur présentation d'un mémoire justificatif et d'une facture en trois exemplaires.

- 3) Les versements seront échelonnés selon l'échéancier suivant :

T_0 : 20 000 FF HT

$T_0 + 1$ mois : 80 000 FF HT

$T_0 + 8$ mois : 100 000 FF HT

$T_0 + 15$ mois : 100 000 FF HT

Si l'étude préalable (cf. article 5 de la présente convention) conduit à l'impossibilité de mener la recherche à bonne fin dans l'état actuel des sources, seul sera effectué le premier versement.

- 4) Les paiements seront faits à l'ordre de :

M. l'Agent comptable secondaire du CNRS
Région Ile de France (secteur Paris A)
27, rue Paul Bert
94204 Ivry sur Seine cédex

CCP : Paris 9096 81 P

Article 7 : coordination

Afin d'assurer la progression de la recherche et la coordination entre les parties, la SNCF délèguera à l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France (7, boulevard de l'Hôpital, Paris XIIIe) la maîtrise de l'ouvrage : l'AHICF, outre les services qu'elle pourra rendre aux chercheurs (secrétariat, organisation des réunions, contacts avec les témoins etc) sera chargée d'organiser une concertation régulière entre les parties par l'intermédiaire d'un comité composé, d'une part, du Secrétaire général de l'AHICF et de membres de son Comité scientifique et, d'autre part, du Directeur et de chercheurs de l'IHTP.

Le Directeur de l'IHTP, ou toute autre personne qui lui serait substituée avec l'accord du CNRS, est responsable de l'exécution de la recherche.

Article 8 : exploitation des résultats

- 1) La SNCF disposera des résultats des recherches pour son usage, dans les limites imparties par les lois qui régissent la communication des archives publiques et privées.
- 2) La propriété des rapports, articles, communications scientifiques auxquels donneront lieu des résultats et le choix des modalités de leur publication restent à leurs auteurs.
- 3) L'éventualité et les modalités d'une diffusion plus large - par une publication destinée au grand public par exemple - seront déterminées après concertation entre les parties.
- 4) Quel que soit le mode de diffusion retenu, il devra mentionner le nom de la SNCF comme maître d'ouvrage des études, accompagné de celui de l'AHICF.

Article 9 : litige

En cas de divergence portant sur l'interprétation ou l'application de la présente convention, les parties se concerteront en vue de parvenir à un accord amiable.

Si celui-ci ne pouvait intervenir, les tribunaux de Paris seraient seuls compétents.

Fait à Paris,

le 13 NOV. 1992 1992,

deux exemplaires.

Le Président de la SNCF,

[Signature]
Jacques FOURNIER



P. Le Directeur général du CNRS,
Le Délégué Régional Adjoint
G. RAOUX-CASSIN

Le Directeur de l'IHTP
[Signature]
Robert FRANCK

Le Responsable Scientifique
[Signature]
Henry ROUSSO

La SNCF dans la guerre : une entreprise publique pendant l'occupation,

Proposition d'étude historique

A.H.I.C.F., septembre 1992

L'histoire de la SNCF pendant le deuxième conflit mondial - en particulier la vie de l'entreprise pendant l'occupation et la libération - n'a pas été jusqu'à ce jour l'objet d'une étude complète, à l'exception de l'ouvrage qu'elle a commandé à Paul Durand en 1968, *La SNCF pendant la guerre*.

I. Le renouvellement des sources (collecte de témoignages, ouverture de fonds d'archives) et la multiplication des travaux scientifiques sur l'histoire des années 1939-1945 serait une raison suffisante pour approfondir cette étude si d'autres motifs ne devaient pousser à l'entreprendre sur des bases nouvelles, en particulier le tournant que prend devant nous l'historiographie de l'occupation qui, après cinquante ans d'une difficile construction, dresse les bilans demandés par un public avide de jugements sur une période qu'il n'a pas vécue.

Dans cette perspective, plusieurs aspects de l'histoire de la SNCF, dont les lacunes nourrissent les controverses, demandent en priorité à être élucidés par des études systématiques à caractère scientifique, comme par exemple :

- 1) les cheminots dans la guerre : seuls les témoignages spontanés des cheminots résistants ont été jusqu'à présent recueillis ; il serait nécessaire de lancer une enquête portant sur un échantillon de cheminots de tous grades et de toutes les fonctions dispersés sur l'ensemble du réseau quels qu'aient été leurs choix politiques et leurs éventuelles actions afin de donner une image de l'évolution du monde cheminot pendant la guerre et un aperçu de la façon dont il l'a ressentie. Ces témoignages permettraient en outre d'étudier comment se constituent la mémoire d'une corporation, ses mythes et ses héros.
- 2) Le rôle des transports par fer dans l'organisation des déportations : le fonctionnement (technique, administratif, financier) de ces transports, l'attitude des cheminots qui les ont ordonnés ou effectués, l'attitude de la résistance cheminote devraient faire l'objet d'une étude exhaustive.
- 3) Il faudrait également fonder par une étude systématique des dossiers conservés, complétée par le recours aux témoignages, les nombreuses versions de l'application de l'épuration, administrative ou autre, aux cheminots.

II. Ces trois questions ne peuvent trouver une réponse que dans le cadre, plus général, d'une interrogation sur les particularités de l'histoire des entreprises publiques pendant l'occupation : contraintes administratives, procédures financières, impératifs économiques... Des disciplines comme l'histoire des mouvements sociaux ou l'histoire des entreprises que nous voyons se développer aujourd'hui demandent en effet à la SNCF un exemple, tandis que les études prosopographiques trouveraient dans le "milieu" constitué par les dirigeants de la jeune SNCF en 1939 un champ d'application privilégié (nous pensons par exemple aux carrières du conseiller d'Etat Frédéric Surieau, premier président de l'OFERFOM après la guerre, ou de l'inspecteur des finances Pierre Fournier).

l'évolution générale des sciences historiques, outre les circonstances particulières à la SNCF évoquées plus haut, est donc un puissant motif pour engager cette étude.

Il devient donc urgent de compléter, à un moment où les sources deviennent accessibles et où nous pouvons encore disposer des témoignages des contemporains, les études antérieures afin de doter l'entreprise d'une histoire qui mettra en valeur son patrimoine (archives), lui donnera les moyens de connaître son passé et d'en assumer la mémoire : porter sur le passé un regard qui a pour première exigence la distance, sinon l'objectivité, est en effet la condition de la constitution d'une mémoire fondée sur la continuité des valeurs, en deçà de l'évolution et des transformations de l'entreprise depuis cinquante ans.

Ce programme de recherche permettrait également à la recherche historique de progresser dans les domaines que nous avons cités, comme dans la connaissance générale de la période.

III. Enfin, et parallèlement au souci d'objectivité qui marque aujourd'hui l'historiographie des années 1939-1945, il faut évoquer la part du jugement que chacun est appelé à rendre sur un passé controversé dont il est l'héritier. Nous retrouvons ici cette avidité d'information que suit, depuis peu d'années, le besoin d'une commémoration qui, jusqu'ici conjuratoire, tend à présent à reconnaître et à établir les faits qu'elle veut transmettre.

La SNCF est en effet appelée, elle aussi, à rendre compte de son passé mis en cause dans un débat qu'on lui saura gré de ne pas esquiver : il lui faut donc d'abord se donner les moyens de s'en rendre compte en s'ouvrant aux travaux de recherche historique.

En établissant par des enquêtes la liberté de choix plus ou moins grande qui était laissée à chaque cheminot selon sa place dans l'entreprise, le lieu où il se trouvait, les informations qui lui parvenaient, une fois éclaircies les contraintes administratives de la convention d'armistice qui organisait la collaboration des services ferroviaires allemand et français, elle peut seule donner à notre appréciation personnelle les éléments sur lesquels se fonder

La SNCF dans la guerre, une entreprise publique pendant l'occupation

PROCEDURE

1. Commanditaire : SNCF

— passe une convention d'études avec le

2. CNRS

qui conclut un CDD avec un chercheur désigné par

3. l'IHTP, lequel

assure avec l'AIICF le pilotage scientifique du programme (accès aux sources, contrôle des résultats).

BUDGET

1. CDD douze mois : 240 KF hors taxes (toutes charges comprises, soit un salaire net mensuel de +/- 11 000 F)

2. Frais de mission et matériel (enregistrement, informatique) : 60 KF hors taxes

Total : 300 KF H T

3. Postes facultatifs

— - vacations (7 KF / vacation) destinées à rémunérer des auxiliaires éventuels (transcriptions, dépouillements)

— - achat de livres

— - reproduction du rapport final et des documents annexes

ANNEXE II

*CORRESPONDANCE AU SUJET DE L'ACCÈS AUX ARCHIVES
CONSERVÉES PAR LA DIVISION ARCHIVES DE LA SNCF*



Monsieur François BEDARIDA
 Directeur de recherche au C.N.R.S.
 Institut d'histoire du Temps Présent
 44, rue de l'Amiral Mouchez
 75014 PARIS

HÔTEL SAINT LAZARE
 406 PARIS CEDEX 09
 42 85 61 08
 42 85 60 00

Paris, le 03 AOUT 1993

Monsieur le Directeur,

Vous m'avez dernièrement fait part de vos inquiétudes quant au déroulement de l'étude commandée par la SNCF au C.N.R.S. sur le thème : "La SNCF pendant la guerre : une entreprise publique sous l'Occupation".

Je tiens à vous dire tout le prix que j'attache à ce que cette étude soit menée à son terme dans les meilleures conditions d'accès et de transparence de nos archives.

Je vous remercie de l'appréciation positive que vous portez sur l'accueil réservé à vos collaborateurs par les directions régionales et les services centraux de la SNCF. Je me félicite en particulier du dépouillement des archives du Conseil d'Administration ouvertes pour la première fois à des chercheurs, ainsi que des travaux menés dans les Directions régionales de Paris-Est et de Paris-Nord.

En ce qui concerne les archives de la Direction Générale, je ne pense pas que le problème qui se pose à vous soit un problème d'accès. En effet, je ne puis que vous confirmer ce que les responsables du Service de l'Administration Centrale et de l'Organisation ont dit à vos collaborateurs. La SNCF n'avait pas de service d'archives organisé lors de la grande réforme des structures de 1972. Celle-ci s'est donc accompagnée d'importants déménagements et, malheureusement aussi, de nombreuses destructions de documents alors dépourvus d'utilité administrative. Ce n'est qu'en 1975 que la SNCF a entrepris de sauvegarder les documents qui restaient en entreposant au Bourget les archives de la Direction Générale et de certains services centraux. Malheureusement, en 1980, un incendie a détruit l'édifice et l'absence d'inventaire n'a pas permis de connaître avec exactitude ce qui a brûlé.

Les archives centrales de la SNCF, actuellement en cours d'organisation, sont donc très postérieures à la période sur laquelle porte vos recherches. Pour l'instant, ces documents sont stockés en containers dans un dépôt situé en province. Je pense que la SNCF sera en mesure de les ouvrir aux chercheurs dans le courant de l'année 1994, à l'achèvement du centre d'archives historiques actuellement en cours de réalisation au Mans.

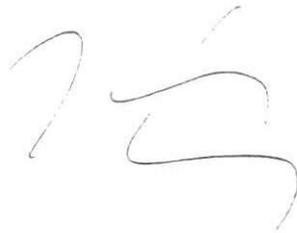
Cependant, si vous le jugez utile dans le cadre des travaux actuellement en cours, vos collaborateurs pourraient avoir accès à ces containers dans les meilleurs délais, en application des instructions données par mon Directeur de Cabinet à l'ensemble des Directeurs de notre entreprise par lettre du 1er février 1993.

Je souhaite que vos chercheurs, malgré les difficultés matérielles qu'ils rencontrent dans leur travail, puissent poursuivre et mener à bien leur mission. Je vous renouvelle l'appui de la Direction de l'entreprise dans cette tâche.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

*Je demande à mon Directeur de Cabinet
M Jean Berthelin de faire valoir mes vœux.
Jacques FOURNIER*

*Je fais appel à lui
pour...*



Institut d'histoire du temps présent

Christian BACHELIER

Paris, le 7 septembre 1993

à
Monsieur Pascal LUPO
Chef du Service
de l'Administration centrale
et de l'Organisation
SNCF

Monsieur le Chef de Service,

Faisant suite au courrier adressé par Monsieur FOURNIER, Président de la SNCF, à Monsieur BEDARIDA, Directeur de recherches au CNRS, daté du 3 août 1993, je me permets de vous écrire au sujet de la consultation des archives de la SNCF conservées à Souppes.

Après avoir rappelé la nécessité d'accès aux archives de la SNCF pour poursuivre l'étude en cours, Monsieur le Président de la SNCF évoque l'éventualité de la consultation des archives conservées à Souppes. La consultation de ces archives apparaît en effet indispensable, les archives auxquelles nous avons eu accès jusqu'à présent ne permettant de traiter qu'une partie du programme fixé. Aussi vous saurai-je gré de bien vouloir m'autoriser à consulter les archives de Souppes ainsi que leurs inventaires.

Recevez, Monsieur le Chef de Service, l'expression de mes salutations distinguées



Christian BACHELIER

pj: - lettre 3/8/93
- lettre 1/2/93

88, RUE SAINT-LAZARE
75436 PARIS CEDEX 09
FAX: (1) 42 85 64 45
TEL: (1) 42 85 60 00



Monsieur Christian BACHELIER
Centre national de la recherche scientifique
Institut d'histoire au temps présent
44, rue de l'Amiral Mouchez
75014 PARIS

Paris, le - 7 007 1993

Monsieur,

Dans votre dernière lettre, vous exprimez le souhait d'avoir accès, dans le cadre de votre contrat de recherche avec la S.N.C.F., aux bordereaux de versement des archives recueillies par la division des archives.

C'est bien volontiers que je vous communique le nouveau numéro de téléphone de Mlle Constans, chef de cette division, afin que vous preniez rendez-vous avec elle : 43.86.35.30.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le chef du service

Pascal LUPO

Centre national de la recherche scientifique

institut d'histoire du temps présent

4 rue de l'amiral mouchez - 75014 Paris - tél. (1) 45.80.80.48 - fax (1) 45.85 43 80

Christian BACHELIER

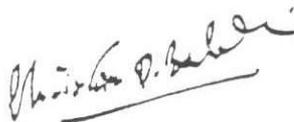
Paris, le 25 octobre 1993
à
Monsieur Pascal LUPO
Chef du Service
de l'Administration centrale
et de l'Organisation
SNCF
88, rue Saint-Lazare
75008 Paris

Monsieur le Chef de Service,

Je vous remercie de m'avoir autorisé à consulter des bordereaux de versement aux archives. Au terme de cette consultation faite ce jour, j'ai retenu quelques cotes de document dont l'intitulé sommaire me permet de penser que ceux-ci pourront être utiles à la recherche entreprise (liste jointe).

Concernant la procédure de consultation des documents, Mademoiselle CONSTANS m'a indiqué que celle-ci relève de votre compétence. Je me permets donc, une nouvelle fois, de vous importuner à propos de renseignements d'ordre strictement archivistique afin de connaître les conditions de communication de ces archives (lieux, horaires, délais, photocopies, etc.) et afin de prendre date.

Vous remerciant vivement de m'avoir permis de prendre connaissance de ces bordereaux et m'excusant d'avoir à vous importuner pour la communication d'archives, je vous prie d'agréer, Monsieur le Chef de Service, l'expression de mes salutations distinguées



Christian BACHELIER

pj: - liste des cotes

88, RUE SAINT-LAZARE
75436 PARIS CEDEX 09
FAX: (1) 42 85 64 45

TEL: (1) 42 85 60 00

SNCF

SERVICE DE L'ADMINISTRATION CENTRALE
ET DE L'ORGANISATION

Monsieur Christian BACHELIER
Centre national de la recherche scientifique
Institut d'histoire du temps présent
44, rue de l'Amiral Mouchez
75014 PARIS

Paris, le 24 NOV 1993

Monsieur,

Vous m'avez dernièrement informé du résultat de vos investigations dans les bordereaux des archives entreposées à Souppes. Je constate avec satisfaction que vos recherches corroborent les indications qui vous avaient été fournies lorsque vous avez entrepris cette étude, puisque, sur plusieurs milliers de références, vous n'en retenez qu'une trentaine.

Ces documents qui ont été conditionnés et répertoriés sommairement dans des conditions très précaires, sont, pour la plupart, d'une portée si générale qu'ils ne peuvent guère que représenter des bribes de ce qui figure déjà dans les milliers de cartons d'archives relatifs au chemin de fer pendant la dernière guerre qui sont conservés dans les archives ministérielles et dans d'autres fonds publics.

D'autre part, comme vous le savez, les archives que vous signalez sont disséminées dans de grands conteneurs dont la manipulation suppose un appareillage tout à fait spécialisé. Vous comprendrez donc que, dans ces conditions, il n'est pas question d'engager des frais qui ne pourraient qu'être considérables vu que le contenu de ces conteneurs n'a pas été détaillé : en effet, ces documents ont été stockés le plus souvent en urgence, dans le seul but de les sauvegarder en attendant leur mise en oeuvre pour la recherche historique, prévue pour la fin de l'année prochaine.

Dans ces conditions et ainsi que vous en avez exprimé le souhait lors de notre rencontre le 15 novembre dernier, j'ai demandé aux directeurs des régions de Metz/Nancy, Clermont-Ferrand, Toulouse et Montpellier de bien vouloir faciliter votre recherche.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le chef du service



Pascal LUPO

ANNEXE III

LISTE DE COTES DE BORDEREAUX DE VERSEMENT AUX ARCHIVES, CONSERVÉES À SOUPPES-SUR-LOING PAR LA DIVISION DES ARCHIVES DE LA SNCF

- R 257 Textes réglementaires. 1942-1971.
- R 335 dont organisation de la SNCF à sa création. 1937-1938.
- R 338 dont évolution des effectifs. 1939-1966.
- R 1117 Commission de vérification des comptes des entreprises publiques, rapports sur l'organisation de la SNCF, 1948-1964.
- R 1118 dont Commission de simplification et de décentralisation de la SNCF, 1945-1946.
- R 1145 Classification des instructions et textes réglementaires. 1938-1953.
- R 1393 Commission de simplification et de décentralisation de la SNCF, rapport Lemaire. 1945-1946.
- R 1409 Mission d'enquête sur la SNCF: rapports Huisman, Montrémy, Forget, Lemaire, 1948-1949.
- P 1253 Rapport Fournier.
- P 1254 Rapport Kipfer sur les travaux administratifs EX-MT-VB; rapport Lemoine.
- P 1255 Rapports Lemaire, Moch.
- P 2205 Organisation générale de la SNCF.
- P 2257 à 2263 Affaires militaires.
- P 2270 & 2271 Affaires militaires.
- P 2338 dont Direction générale. 1942-1959.
- P 2421 & 2422 Affaires militaires, 1918-1965.
- NE 41 Secrétariat du directeur Réseau Nord-Est: photos de destruction d'installations ferroviaires par faits de guerre, Région Nord, 1939-1945.
- TXB 83 Livrets de marche des trains. 1881-1980 (sauf 1915-1918).
- TXB 90 Horaires, Chaix, 1926-1980.
- TTBM 40 dont organisation des Régions Est et Nord, avant 1970.
- TTBM 42 Relations avec les administrations étrangères, avant 1970.
- CC 12 dont accidents. 1944-1945.

ANNEXE IV

DÉPOUILLEMENT DES ARCHIVES DU SÉCRETARIAT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le Secrétariat du Conseil d'administration conserve les archives sociales et les dossiers de fond sur la constitution et le fonctionnement de la SNCF. Nous avons relevé parmi ces archives fort copieuses des documents pouvant entrer dans notre recherche:

- 1) Correspondance du président du Conseil d'administration pour la période courant du 1er avril 1940 au 30 avril 1945.
- 2) Rapports annuels du Conseil d'administration à l'Assemblée générale des actionnaires de la SNCF.
- 3) Collection du *Journal officiel*, divers recueils législatifs et réglementaires.
- 4) Dossiers sociaux :

Ces dossiers correspondent à chacune des séances du Conseil d'administration de la SNCF. Ils sont de structure identique : le texte définitif du procès verbal de la séance adopté lors de la séance suivante ; les notes de séance constituées du compte rendu complet et de la sténo revue et corrigée sous diverses moutures; les notes distribuées, c'est-à-dire les documents de travail ; l'ordre du jour définitif; les ordres du jour provisoires avec leurs rectificatifs. Les séances du Conseil d'administration suivent un déroulement immuable (hormis les séances exceptionnelles) : I adoption du procès verbal de la séance précédente ; II comptes rendus (trafic, recettes, mouvement, etc.; trésorerie; III marchés et commandes ; IV service commercial ; V projets; questions particulières inscrites à l'ordre du jour, questions diverses.

Les dossiers sociaux et les séances du Comité de direction obéissent aux mêmes règles que ceux et celles du Conseil d'administration.

Séances du Conseil d'administration :

1940

5 juin, 18 septembre, 2, 15 et 31 octobre, 6, 13, 20 et 27 novembre, 4, 11, 18 et 24 décembre,

1941

8, 15, 22 et 29 janvier, 5, 12, 19 et 26 février, 5, 12, 19 et 26 mars, 2, 9, 23 et 30 avril, 7, 14, 19 et 28 mai, 4, 11, 18 et 25 juin, 2, 9, 16, 23 et 30 juillet, 6 août, 3, 10, 17 et 24 septembre, 1er, 8, 15, 22 et 29 octobre, 5, 12, 19 et 26 novembre, 3, 10, 17 et 24 décembre.

1942

7, 14, 21 et 28 janvier, 4, 11, 18 et 25 février, 4, 11, 18 et 25 mars, 1er, 15, 22 et 29 avril, 6, 13, 20 et 27 mai, 3, 10, 17 et 24 juin, 1er, 22 et 29 juillet, 5 août, 9, 16, 23 et 30 septembre, 7, 14, 21 et 28 octobre, 4, 11, 18 et 25 novembre, 2, 9, 16 et 23 décembre.

1943

6, 13, 20 et 27 janvier, 3, 10, 17 et 24 février, 3, 10, 17, 24 et 31 mars, 7, 14 et 21 avril, 5, 12, 19 et 26 mai, 2, 9, 16, 23 et 30 juin, 7, 21 et 28 juillet, 4 août, 8, 15, 22 et 29 septembre, 6, 13, 20 et 27 octobre, 8, 10, 17 et 24 novembre, 1er, 8, 15 et 22 décembre.

1944

5, 12, 19 et 26 janvier, 9, 16 et 23 février, 1er, 8, 15, 22 et 29 mars, 5, 12, 19 et 26 avril, 3, 10, 17, 24 et 31 mai, 7, 14, 21 et 28 juin, 5, 12, 19 et 28 juillet, 2, 9 et 16 août, 20 et 27 décembre,

1945

10 et 24 janvier, 7, 21 et 26 février, 1er, 7 et 21 mars, 11 et 25 avril, 23 mai, 6 et 20 juin.

Séances du Comité de direction :

28 mai, 4 juin, 24 juillet, 6 et 20 août, 3 et 17 septembre, 1er et 15 octobre 1940.

5) Dossiers de fond:

- 1104 Réduction de parcours des trains demandée par les autorités d'occupation.
- 1104 Réduction de parcours des trains à partir du 10 janvier 1943 (demande des autorités d'occupation) et nécessité d'économiser le charbon.
- 1110 Unité d'heure entre la zone libre et la zone occupée.
- 1110 Détermination de l'heure légale en zone libre, hiver 1941-1942.
- 1124 Recensement du matériel voyageurs allemand circulant en France.
- 1134 Trains spéciaux pour le transport d'ouvriers français en Allemagne.
- 121 Étiquetage des colis et des wagons.
- 1212 Utilisation des wagons allemands pour les transports économiques allemands de zone libre.
- 1220 Détermination des wagons aptes au transit à destination de l'Allemagne.
- 1220 Réglementation de l'utilisation réciproque des wagons dans les territoires de la Grande Allemagne, de la France et de la Belgique.
- 1220 Conditions d'utilisation par la SNCF du matériel lui appartenant et livré à l'Allemagne.
- 123 Contrôle du mouvement du matériel par le bureau du Mouvement des wagons.
- 14 Exécution des transports militaires allemands. Acheminement des écritures.
- 14 Utilisation d'étiquettes bilingues pour les transports de l'armée d'occupation.
- 140 Conditions d'exécution des transports de l'armée allemande.

- 152 Établissement des statistiques commerciales voyageurs.
152 Établissement des statistiques de parcours des trains et de tonnages kilométriques bruts remorqués pendant la durée des hostilités.
- 16 Création de forces de police pour la surveillance des ouvrages d'art et des voies ferrées (Service des gardes de Communication).
- 2003 État des commandes de matériel en raison de l'occupation allemande.
- 2010 Inventaire des wagons-réservoirs et wagons-citernes pendant les hostilités.
2010 Inventaire au 25 juillet 1940 des wagons-citernes à essence, gas-oil et huile en zone occupée.
2010 État du parc de matériel roulant et moteur de la SNCF durant l'occupation.
2010 Inventaire du matériel à marchandises et des agrès pendant les hostilités.
2010 Inventaire au 15 septembre 1940 en zone occupée des wagons-citernes métalliques porteurs de marques allemandes.
2010 Rapatriement des wagons de grande capacité français expédiés en Belgique.
2010 Recensement par ordre de la WVD des wagons-restaurants et des wagons-lits.
2010 Recensement des wagons-tombereaux de 30 t et des wagons de 20 t à coke.
2010 Recensement des wagons de grande capacité à la date du 27 février 1941 (ordre de la WVD).
2010 Recherche des wagons plats anciens tombereaux à reconstituer en tombereaux.
2010 Inventaire au 6 juin 1943 des wagons affectés aux Services Ex. MT et VB.
2010 Recensement et affectation des autorails.
2010 Consistance et effort de reconstitution du parc de matériel moteur et roulant après la Libération.
2010 Recherche du matériel moteur et roulant resté en Allemagne.
2010 Inventaire du matériel roulant en mars 1946.
- 2011 Prélèvement de locomotives par les Allemands.
2011 Prélèvement de voitures à voyageurs par les autorités allemandes.
2011 Prélèvement de wagons marchandises par l'Allemagne.
2011 Livraison d'autorails à l'Allemagne.
2011 Livraison de wagons-citernes.
2011 Livraison de wagons de grande capacité à l'Allemagne.
2011 Livraison de matériel d'Alsace-Lorraine aux Allemands.
2011 Rassemblement des wagons spéciaux de la STAPS.
2011 Livraison de wagons plats pour les Chemins de fer de l'État slovaque.
- 2012 Location de 6 autorails au groupe Sonderbau.
2012 Location à la Reichsbahn d'un wagon rail-route (wagon porte-remorque).
- 2013 Reprise éventuelle par la SNCF du matériel moteur et roulant commandé en France par les Allemands durant l'occupation.
- 2310 Démontage des métaux cuivreux dans les voitures à voyageurs (ordre des Allemands).
- 300 Réparation des destructions résultant de la guerre anglo-allemande. Obligation de réparer.
300 Immixtion de la WVD dans les projets de construction.
- 315 Dépose de voies par ordre des autorités allemandes.
- 316 Récupération d'appareils de voie et de traverses. Renonciation par les Allemands au matériel déposé ou à déposer pour leur compte.
- 3162 Réquisition de traverses par les autorités allemandes.
- 318 Dépose de voies d'embranchements particuliers (ordre de la WVD).
- 490 Rapports du personnel avec les autorités d'occupation.

- 490 Responsabilités des fonctionnaires et des autorités françaises à l'égard des autorités allemandes.
- 490 Sanctions appliquées par les autorités militaires allemandes aux cheminots coupables d'indiscrétions professionnelles de nature à renseigner l'ennemi.
- 490 Retour en Alsace-Lorraine des anciens agents du Réseau.
- 490 Tenue du personnel.
- 490 Circulation des agents dans la zone côtière interdite.
- 490 Félicitations au personnel pour son attitude durant l'occupation.
- 491 Utilisation des chômeurs.
- 491 Lutte contre le chômage durant l'occupation.
- 4941 Augmentation des effectifs du personnel de conduite des locomotives.
- 4941 Intensification de l'utilisation de la main-d'oeuvre féminine pendant la guerre.
- 4941 Crise d'effectifs SNCF. Utilisation de cheminots allemands.
- 4945 Détachement d'agents à la Reichsbahn.
- 4945 Classement de la SNCF dans la catégorie des entreprises "S".
- 4946 Intervention des services allemands à l'occasion de licenciements d'agents.
- 496 Régime des mesures disciplinaires en temps de guerre.
- 496 Relèvement de fonctions. Mesures prises à l'égard des fonctionnaires. Extension aux cheminots. Annulation du régime applicable aux cheminots.
- 496 Retrait de fonction sur proposition du Chef du Gouvernement.
- 496 Compétence disciplinaire pour faute de service pendant l'occupation.
- 496 Mesures disciplinaires prises à l'égard de certains agents. Réintégration des révoqués.
- 496 Mesures d'épuration après la libération. Décision de principe. Application.
- 509 Relations commerciales avec l'Allemagne. Reprise du trafic marchandises.
- 509 Relations commerciales avec l'Allemagne. Application de la tarification allemande en Alsace-Lorraine.
- 509 Trafic franco-suisse.
- 509 Création d'un service wagons-lits Mitropa Espagne-Allemagne à travers la France.
- 509 Reprise du trafic marchandises avec le Luxembourg.
- 509 Suspension du trafic avec la Yougoslavie.
- 509 Établissement de liaisons avec la Slovaquie et la Hongrie par l'Allemagne du Sud.
- 511201 Régime d'abonnement appliqué en Alsace-Lorraine du fait de l'occupation.
- 511202 Tarif de transport applicable aux membres de la Légion des volontaires contre le bolchevisme.
- 5115 Modification du tarif applicable aux suppléments perçus pour les places de wagons-lits.
- 524 Renseignements au public. Obligations de soumettre les projets d'insertion d'avis ou de renseignements à la WVD.
- 524 Usage de la langue allemande pour les inscriptions portées sur les plaques indicatrices des trains D et SF.
- 5314 Admission des voyageurs français dans certains trains de permissionnaires allemands.
- 5320 Prestations fournies par la Compagnie des Wagons-Lits aux autorités d'occupation. Détermination et paiement des sommes y relatives.
- 5320 Substitution de la Mitropa à la Compagnie des Wagons-Lits pour le service "restaurant" sur certaines lignes de la zone occupée.
- 5441 Organisation de transport par train complet (wagons de grande capacité) par un organisme allemand.
- 547 Ouverture de points de transit sur la ligne de démarcation.

547 Établissement de priorités et de programmes de transport par voie ferrée sous l'occupation allemande.

5543 Remplacement de trains par des services automobiles (refus des autorités allemandes).

6023 Paiement des transports effectués pour le compte des armées allemandes.

6023 Remboursement à la SNCF des travaux exécutés par ordre des autorités allemandes.

6023 Paiement du personnel auxiliaire embauché directement par la Reichsbahn.

6023 Remboursement à la SNCF des frais d'installations de locaux de douane à la ligne de démarcation.

6023 Règlement des travaux effectués pour le compte des Allemands par des entreprises allemandes.

6023 Règlement des réquisitions allemandes.

6023 Règlement par les autorités allemandes du matériel de voie et des frais de travaux de dépose de voies.

6023 Utilisation par l'armée allemande de rames sanitaires. Paiement d'une indemnité.

6023 Rapatriement des biens évacués d'Alsace-Lorraine. Paiement des frais de transport.

6023 Convention franco-allemande pour l'exécution des transports militaires allemands en zone libre.

6023 Détermination des sommes restant dues à la SNCF par les Allemands (prestations non payées ou insuffisamment rémunérées) après la Libération.

603 Remboursement des dégâts occasionnés dans les trains par les permissionnaires allemands.

6132 Opérations sur titres appartenant à des personnes non aryennes.

6132 Rapatriement et opérations sur titres appartenant à des personnes physiques ou morales alsaciennes ou lorraines.

68 Acceptation de la monnaie allemande par les gares en territoire occupé.

702 Enlèvement par les Allemands des ferrailles de récupération.

75 Utilisation par les Allemands en cours d'exécution de marchés de travaux, de main-d'oeuvre de l'entreprise.

8120 Assemblée d'actionnaires. Obligation de soumettre aux autorités d'occupation les résolutions des assemblées.

8310 Organisation générale des services de la SNCF.

8310 Conservation des archives.

8313 Communication aux autorités allemandes des rapports sur le fonctionnement de la SNCF.

8341 Régime d'exploitation sous l'autorité allemande de certaines lignes du Nord et de l'Est de la France.

8341 Région Ouest. Détermination des zones d'action respectives des unités allemandes de chemins de fer et de la SNCF.

8344 Non-concordance des limites des organisations de contrôle allemandes avec les limites des arrondissements.

9123 Rapports SNCF-Ministère des Communications en application des dispositions de la convention d'armistice.

9141 Cessation officielle des hostilités.

9142 Réquisition des chemins de fer. Cessation de la réquisition. Reprise du régime de guerre.

9143 Construction d'abris sur ordre de la WVD.

9145 Transport des militaires français prisonniers de guerre.

9145 Convention avec le Ministère de la Guerre pour l'utilisation des unités de sapeurs de chemins de fer aux travaux de la SNCF en zone occupée.

9152 Convention avec le Ministère de l'Intérieur en vue de régler les conditions de transport d'évacuation des populations civiles en cas de guerre.

9152 Convention avec le Ministère de l'Intérieur pour la formation et la circulation des trains d'assistance.

9152 Redevance à verser par le Ministère de l'Intérieur pour l'occupation de locaux dans les gares pour le service de la police.

9152 Convention avec le Ministère de l'Intérieur pour l'affectation à la SNCF et au Service des gardes de communication d'un contingent de jeunes travailleurs au titre du Service du Travail obligatoire.

9152 Convention avec le Ministère de l'Intérieur fixant les conditions de mise à disposition du Service de la garde des communications d'emplacements et de locaux dans les gares.

919 Convention d'armistice du 22 juin 1940.

919 Dégâts causés dans les trains par les permissionnaires allemands. Indemnisation.

919 Organisation d'un service douanier allemand à la ligne de démarcation.

919 Visites d'ouvrages d'art par des commissions de contrôle italiennes.

919 Violation de la convention d'armistice par la SNCF.

919 Convention avec les autorités d'occupation pour l'exécution des transports allemands en zone libre.

919 Création d'une ligne de démarcation dite "ligne du Rhône".

919 Prise de contact et relations générales avec les autorités occupantes.

919 Affaires diverses traitées avec la HVD-Paris.

927 Intervention des autorités occupantes dans les négociations internationales SNCF-pays étrangers.

964 Détermination des sommes revenant aux voies ferrées d'intérêt local pour frais de transport pour le compte des Allemands.

969 Relations SNCF-Mitropa.

969 Accord SNCF-Reichsbahn pour la location à cette dernière de matériel moteur et roulant.

ANNEXE VI

DÉPOUILLEMENT DES ARCHIVES NATIONALES

SÉRIE AQ: ARCHIVES D'ENTREPRISES

Sous-série 133 AQ Société nationale des Chemins de fer français (SNCF)

En avril 1973, la Compagnie du Nord verse aux Archives de France les procès verbaux du Conseil d'administration, de 1937 à 1959 inclus, et ceux du Comité de direction, de 1937 à 1940 inclus, de la SNCF, de même qu'une série reliée complète de 1864 à 1958 des comptes rendus imprimés des Conseils d'administration présentés aux assemblées générales d'actionnaires des compagnies de Chemins de fer (Paris-Orléans, Paris-Lyon-Méditerranée, Midi, Est et Ouest), des rapports annuels imprimés du P-O de 1838 à 1930 (série reliée) et de 1932 à 1971 (série brochée). Sur les papiers d'origine SNCF, la SNCF conserve les prérogatives d'autorité versante.

Les cotes des archives SNCF versées aux Archives nationales sont 133 AQ 1 à 25. Concernant la période étudiée, on peut relever, notamment :

3 à 7 Procès verbaux du Conseil d'administration 17 janvier 1940-27 décembre 1944.

25 Procès verbaux du Comité de direction du 9 janvier au 15 octobre 1940.

Nota : Ces archives ont pu déjà être consultées au Secrétariat du Conseil d'administration de la SNCF.

SÉRIE AG: PAPIERS DU CHEF DE L'ÉTAT

Sous-série 2 AG: État français 1940-1944

7 Dossier 24: dossier relatif aux cheminots expulsés d'Alsace-Lorraine; dossier 45: documentation cheminots Périgueux.

21 Visites du colonel Bonhomme, officier d'ordonnance du maréchal Pétain: dossier 10F: visite aux cheminots (Caen, Rouen); dossier 11B: *id.*

22 *Idem*: dossier 11E: *id.* (Le Theil, Nîmes, Alès); dossier 12A: *id.* (Paris); dossier 12C: *id.*; dossier 12E: *id.*; dossier 12F: *id.* (Le Bourget).

23 *Idem.*

SÉRIE AJ : FONDS DIVERS REMIS AUX ARCHIVES NATIONALES

Sous-série AJ 38 : Commissariat général aux Questions juives et Service de restitution des biens spoliés

1 & 2 Organisation du Commissariat, 1941-1945.

3 à 70 Cabinet du commissaire général, 1940-1944.

71 à 108 Service de liaison, 1940-1944.

114 à 130 Service de la Législation et du Contentieux, 1940-1944.

131 à 134 Service de l'Inspection générale, 1941-1944.

195 & 196 Services administratifs et financiers, 1941-1944.

321 à 1108 Service de Contrôle des Administrateurs provisoires et Direction de l'aryanisation économique, 1940-1944.

Sous-série AJ 40 : : Archives allemandes de la Seconde Guerre mondiale

1 à 438 Le Commandant militaire allemand en Belgique et dans le Nord de la France (Militärbefehlshaber in Belgien und Nordfrankreich).

53 à 56 Groupe 9 de la Division administrative (Verwaltungsabteilung), Transports.

97 Groupe 6 de la Division économique (Wirtschaftsabteilung), Besoins en moyens de transports.

368 à 390 Oberfeldkommandantur 670. Lille.

439 à 1193 Le Commandant militaire allemand en France (Militärbefehlshaber in Frankreich).

449 à 451 Organisation des Services allemands en France (Verwaltungsstab Dr Michel).

841 à 845 Transports: ordonnances et circulaires, contingentements, programmes d'urgence, transports internationaux.

841 Dossier 4: circulaire du 11 juillet 1944 sur les besoins en transports par voie ferrée.

842 Ordonnances, décisions, circulaires du Groupe Transports, 31 juillet 1940-24 août 1944.

843 Organisation, correspondance, décembre 1940-août 1944; réglementation ferroviaire, novembre 1940-février 1943; compte rendu de la réunion au Majestic, 16 juillet 1942; organigramme; récapitulatif SNCF, semaine du 10 au 16 juin 1944.

844 WVD, transports économiques (Gruppe Wi I/4: Wirtschaftstransporten).

845 Transports marchandises, notamment vers l'Allemagne.

968 à 988 Division économique du Commandant militaire en France Sud:... transports.

1194 à 1403 Délégation allemande près la Commission d'armistice (Deutsche Delegation bei der Waffenstillstand-Kommission)

1361 à 1364 dont Transports par voies ferrées.

1361 Participation de la France aux transports allemands, avril 1941-juin 1943 (frais de transports SNCF de la C.A.A. en zone non occupée, imputation à la Wehrmacht); matériel ferroviaire.

1362 Matériel ferroviaire: dossier 22/4: wagons-citernes; protocole de siège, 19 juillet 1940; nomination du général Kohl; dossier 22/5: wagons-citernes alsaciens; dossier 22/6: relations ferroviaires avec la Suisse; dossier 22/7: Suisse, Trans-Sahara, gardes-voie, articles 13 et 15 de la convention d'armistice.

1363 Ligne de démarcation, ligne du Nord-Est, ligne du Rhône.

Sous-série AJ 41: Organismes issus de l'armistice de 1940

143 à 164 Direction des Services de l'Armistice, Transports.

160 & 161 Voies ferrées.

160 Tarifs SNCF; frais de transports des troupes d'occupation; commandes de matériel pour la SNCF; travaux effectués pour le compte des autorités allemandes; bâtiments douaniers de la ligne de démarcation; prélèvements de matériel roulant (état 2 avril 1942); questionnaire de la SNCF et réponses des autorités allemandes, 31 juillet-5 septembre 1940; réseau Alsace-Lorraine; rapports et correspondance, juillet-novembre 1940; charbons et huiles de graissage.

161 Wagons-citernes, matériel roulant et voie, 1940-1944.

2090 à 2096 Délégation française à la Commission d'armistice allemande, Transports, etc.

2090 & 2091 Voies ferrées.

2090 Transports terrestres SNCF: notes sur l'organisation allemande des transports Ouest.

2091 Wagons-citernes, jusqu'au 7 août 1944; wagons à grande capacité; wagons-lits; frais du wagon-salon du Dr Michel; frais de garde de trains vides, octobre 1943-août 1944; rames sanitaires françaises réquisitionnées par les autorités allemandes; travaux exécutés pour le

compte des autorités allemandes, 6 juin 1942; procès verbaux de réunion Majestic, 2 (Gibrat), 13 (Barnaud et Gibrat) et 29 (Gibrat et Barnaud) juillet et 5 (Gibrat) août 1942.

2117 à 2126 Sous-Commission de la DFCAA "Communications".

2117 Texte de la convention d'armistice: annexes à la convention de La Haye; comptes rendus de séances, juillet et septembre 1940; statistiques.

2118 Plans de transports économiques à effectuer, mars 1941-novembre 1942.

2120 Travaux exécutés sur les voies ferrées pour le compte des autorités d'occupation.

2121 à 2123 Matériel ferroviaire, comptes rendus Barnaud et réunions Majestic, juillet-septembre 1942.

2121 Négociations franco-allemandes sur le matériel ferroviaire en construction, commandes pour la Reichsbahn, parc-wagons, 1941.

2122 Trafic de transit à travers la France: charbon: plan de la communauté de wagons entre l'Allemagne, la Belgique et la France.

2123 Extraits des comptes rendus Barnaud et réunions Majestic, juillet-septembre 1942; injonctions DFCAA aux autorités allemandes pour restitution; résumés de situation journalière, juin et juillet 1941; cartes WVD, EBD et lignes exploitées par les autorités allemandes, 2 décembre 1940 et 7 mai 1941.

2125 Comptes rendus d'activité de la Délégation française pour les Communications, 10 juillet 1940-25 décembre 1941.

2126 *Idem*, 10 janvier 1942-10 août 1944.

Sous-série 72 AJ: Seconde Guerre mondiale

La majeure partie de cette sous-série a été versée par le Comité d'Histoire de la Deuxième Guerre mondiale.

1 III Notes sur la composition des principaux ministères sociaux et économiques en 1944: composition du cabinet Bichelonne. Documents divers: brochure anglaise, Conditions in Occupied Territories, a Serie of Reports issued by the Inter-Allied Information Committee, London, n°6 December 1942, *Persecution of the Jews*, HMSO; *Cahiers politiques* du Comité général d'Etudes; *Témoignage chrétien*; *Cahiers du Communisme*; *Défense de la France*.

18 Études économiques. Dossier 22: situation des chemins de fer dans quelques pays d'Europe, 24 mars 1942; dossier 26: réseau ferré et routier du bloc AEF, 23 juin 1942; dossier 29: situation et politique des transports en Allemagne depuis 1939, 21 septembre 1942.

260 Administration allemande en France: organismes allemands à Paris, notamment Majestic.

262 La vie économique: livraisons à l'Allemagne.

263 & 264 Alsace-Lorraine.

311 Témoignages divers sur les déportations et les convois; documentation d'ordre médical; brochure du Ministère de la Guerre, ÉMA 5e Bureau, *Documentation sur les camps et prisons de déportés politiques et raciaux*, destinée aux enquêteurs officiers et sous-officiers préposés au contrôle du rapatriement; liste des camps; liste des convois de déportés partis de France.

414 à 419 Papiers Berthelot, ministre des Travaux publics.

414 Minutes des notes émanant du cabinet de Berthelot, 12 septembre 1940 à 11 mars 1942: dont régime financier de la SNCF, 27 novembre 1941; prélèvements de matériel moteur et roulant, 26 novembre 1941; matériel moteur loué à l'Allemagne, 9 février 1942; transports en service de la SNCF, 4 mars 1942; transports en wagons couverts, 4 avril 1942.

415 Papiers Chary: Aménagement des services à la mobilisation et repliement des services de l'administration centrale en 1940; réponses au questionnaire concernant l'application de la convention d'armistice en ce qui concerne les transports, mémento de la conférence du 5 juillet 1940, 5-8 juillet 1940; exposé de Mr Le Besnerais au Conseil général des Transports sur "les problèmes des transports après guerre", 7 octobre 1943.

416 & 417 Destructons.

419 Dossier 1: minutes de notes et rapports concernant les effectifs et le matériel de la SNCF, octobre 1939-mai 1940; dossier 2: rapports sur l'activité de la SNCF de 1939 à l'armistice; dossier 3: Région du Nord. Rapport sur l'activité du Service de l'exploitation, 21 août 1939-30 juin 1940; dossier 4: Région du Sud-Est, historique, 10 mai-1er juillet 1940; dossier 5: "Note pour l'historique des voies de communication de l'armistice du 25 juin 1940 à la capitulation allemande du 8 mai 1945"; dossier 6: Région du Nord, *Historique de la Division de la Traction de 1939 à 1945*; dossier 7: documents divers concernant la période de l'occupation: Résistance ferroviaire, rapatriement des réfugiés en 1940, exploitation des Chemins de fer, répression allemande; dossier 8: la SNCF à la Libération.

420 Dossier 4 Personnel des Travaux publics: personnels des Ponts et Chaussées arrêtés par les Allemands, correspondance diverses; affaire directeur des Chemins de fer, octobre 1942-septembre 1944.

469 Études BCRA: dossier 3: la Résistance française dans son action sur les transports ferrés stratégiques ennemis, sd (prolégomènes du plan Vert); dossier 5: action sur les plaques tournantes et engins de levage de la SNCF, 28 mars 1944.

472 Historique concernant les mesures prises pour la protection des points vitaux de l'économie française contre les tentatives allemandes de destruction, novembre 1943-septembre 1944.

473 à 508 Collection Paul Durand, inspecteur général de la SNCF. Documentation rassemblée en vue de l'ouvrage, *La SNCF pendant la guerre*.

473 La SNCF de septembre 1939 à juin 1940, les événements de 1940, études, rapports, témoignages.

474 Application de la convention d'armistice, jusqu'à fin 1940); inspections des fonctionnaires allemands et italiens des Commissions d'armistice dans les établissements de chemins de fer en zone sud; prestations à l'armée et aux autorités allemandes, 1940-28 avril 1942; extraits de procès verbaux de conférence de la SNCF avec des organismes allemands, mars 1943-8 juillet 1944; cheminots allemands, décembre 1943-juin 1944.

475 L'exploitation sous l'occupation: reprise progressive de l'exploitation des lignes après juin 1940; décisions 1001, 1004, 1006 et 1018 des conférences du directeur général, juin 1940; régime d'exploitation au delà de l'Auffanglinie; exploitation de l'ancien réseau Alsace-Lorraine, 1940-1943; transports pour l'économie allemande; dossier installation des armées allemandes et italienne en zone non occupée, 1942-1944; points de passage de la zone occupée à la zone non occupée, 1940-1944; classement de la SNCF dans les entreprises "S", 1944; matériel et personnel demandés par les autorités allemandes pour participer à des opérations militaires, 1940; réquisitions de matériel et de marchandises par les autorités allemandes; reprise de l'exploitation des lignes EBD-Lille, 1940-1943; fourniture et aménagement de matériel pour les besoins militaires allemands, 1941-1944.

476 Livraisons de matériel.

477 Situation du personnel: situation juridique; STO; juifs; détachements d'agents de la SNCF à la Reichsbahn; arrestations par les autorités allemandes.

478 Service central des Installations fixes, rapport moral annuel, 1939-1944.

479 Situation quotidienne à 0 heure, 5 juillet-30 novembre 1940.

480 Situation quotidienne à 0 heure, 1er décembre 1940-30 avril 1941.

481 Situation quotidienne à 0 heure, 1er mai-11 novembre 1941.

482 Situation quotidienne à 0 heure, 12 novembre-30 décembre 1941, 20 février-9 avril 1942, 5-18 août 1944; interceptions de lignes, 5-22 août 1944.

483 Relevés des incidents et accidents ferroviaires, bombardements, septembre 1939-décembre 1941, 1er janvier-3 juin 1944.

484 Relevés des incidents et accidents ferroviaires, bombardements, 3 juin-14 octobre 1944.

485 Relevés des bombardements, mitraillages, sabotages, par région, 1940-1944.

486 Cartes des interceptions de voies, 1943-1944.

487 Rapports et avis sur les bombardements de gares et de voies ferrées, mai 1940-juin 1943.

488 Rapports et avis sur les bombardements de gares et de voies ferrées, juillet-novembre 1943, février-juillet 1944; conversations SNCF-autorités allemandes de Lille sur la remise en état des voies; interceptions de voies, Région Ouest, juin-août 1944.

489 Rapports journaliers des gares de la Région Ouest, 1er-31 juillet 1944.

490 Rapports journaliers des gares de la Région Ouest, 1er août-23 septembre 1944.

491 Documents provenant de Mr Marois, chef adjoint du Service commercial de la SNCF, chef de la Délégation spéciale auprès de la HVD: convention d'armistice et annexes: premières exigences allemandes, juillet-septembre 1940; réunions à la HVD-Paris, 24 mars et juin-juillet 1944; redevances de location de matériel dues par la Reichsbahn, 1943-1944; opération TCO "Westwind", 1944.

492 Dossier 1: dossier de Mr Leduc, ingénieur en chef du Service des Installations fixes, représentant des Voies et Bâtiments dans la Délégation spéciale auprès de la HVD: listes des fonctionnaires français et allemands du service de liaison SNCF-HVD; comptes rendus journaliers sommaires de Mr Haldorf, agent de liaison de la SNCF auprès de la HVD, 22 février-16 août 1944; mémentos d'entretiens et conférences avec les autorités allemandes, 2 novembre 1943-16 août 1944; notes et correspondance entre le Service des Installations fixes et la HVD, 15 février-6 août 1944; dossier 2: documents provenant de Mr Brasseur, ingénieur à la SNCF: armistice italien: relations avec les autorités allemandes: paiements des travaux prescrits par les autorités allemandes: renseignements sur un fonctionnaire allemand. 1945.

493 Paiement des travaux effectués par la SNCF à la demande des autorités allemandes, 1940-1945; correspondance sur les contingents d'acier et les bons-matières avec les WVD de Paris et de Bruxelles, 1941-1942.

494 Dossier 1: note sur le régime des Chemins de fer au regard de l'armée occupante; dossier 2: note sur la politique de l'emploi à la SNCF pendant la Deuxième Guerre mondiale; dossier 3: mémorandum de la Compagnie des Wagons-Lits relatif aux réquisitions et prises de guerre, 6 novembre 1957; dossier 4: documents divers transmis par Mr Calmette, correspondant du Comité: incidents de guerre et sabotages, etc.; dossier 5: relations avec la HVD, décembre 1943-juillet 1944; dossier 6: correspondance avec l'EBD, juillet-octobre 1942; dossier 7: transports à destination de l'Allemagne, facturation des transports allemands et italiens par année, 1941-1944; dossier 8: circonstances, causes et conséquences d'accidents survenus dans la Région Est, 1939-1941; législation de guerre et jurisprudence; dossier 9: circulaires et notes de service, relevés divers pour la Région Sud-Est.

495 à 497 Réponses à une enquête lancée par Paul Durand à la demande du Comité d'Histoire de la Deuxième Guerre mondiale sur le rôle des cheminots dans la guerre, et plus nettement dans la Résistance (classement alphabétique).

498 La Résistance à la SNCF: dossier 5: répression: arrestations, exécutions, renseignements sur les convois de déportés; témoignages: courrier Croix-Rouge française; note confidentielle "Renseignements sur le camp de détention de Compiègne", 28 juillet 1944; interventions et inspection pour des cheminots au camp de Compiègne; arrestations de responsables nationaux et régionaux de la SNCF, juillet 1944; incidents, juin-août 1944; extrait du plan Vert; témoignages de la Résistance administrative de la SNCF; dossier 6: épuration.

499 La SNCF et la Libération.

500 Direction régionale du Sud-Est, Service des Voies et Bâtiments, événements survenus au cours des hostilités, 1939-1945 (renseignements recueillis en 1948-1949 et en 1957).

501 Dossier 1: "La vie économique de la SNCF 1939-1945"; dossier 2: étude sur les événements à la SNCF, janvier-août 1944; dossier 3: statistiques diverses, 1939-1950.

502 Région Sud-Ouest, Exploitation-Mouvement, 3e Section; Rôles du personnel.

503 Première rédaction du livre de Paul Durand.

504 à 508 Documents remis par Mr Sherrington, officier britannique, secrétaire du Railway Research Service.

518 MUR Résistance-Fer.

545 Fonds Roger Lévy, mission interalliée en Savoie, juin-août 1944, pièces générales, renseignements militaires, politiques, police, administration, chemins de fer; Résistance des chemins de fer dans le Sud-Ouest.

1926 à 1931 Papiers Jean Bichelonne.

1926 Correspondance, octobre 1943-août 1944; conférences franco-allemandes, 7 novembre 1943-2 août 1944; discours du ministre, août 1943-juin 1944.

1927 Affaires SNCF (conférences HVD, Michel, Le Besnerais), février 1943-août 1944; préparation du débarquement, janvier-mai 1944.

1929 Secrétariat d'État à la Main d'Œuvre. Conférences Sauckel, février 1943-juin 1944; conférences Majestic, 26 janvier-26 juin 1944; entretiens Kupeczek, février-avril 1944; Main-d'Œuvre et Production industrielle, usines "S".

1931 Dossier relatif à l'épuration, 1944-1953.

SÉRIE AP: ARCHIVES PERSONNELLES ET FAMILIALES

Sous-série 334 AP Sténographies des audiences prises par le cabinet Bluet.

34 Procès Gibrat, Haute Cour, 12 mars 1946.

35 Procès Berthelot, Haute Cour, 9-10 juillet 1946.

42 Procès Piétri, Haute Cour, 4 juin 1948.

SÉRIE F : VERSEMENTS DES MINISTÈRES ET ADMINISTRATIONS QUI EN DÉPENDENT

Sous-série F 7: Police générale

14886 à 14911 Cabinet du secrétaire général à la Police puis au Maintien de l'Ordre, 1940-1944.

14886 à 14896 dérogation demandée.

15086 à 15111 Camps d'internement administratifs, 1940-1947.

15101 dérogation demandée.

15300 à 15313 Rapports avec l'occupant.

Sous-série F 14: Travaux publics

13623 à 13646 Cabinet Jean Berthelot, ministre secrétaire d'État aux Communications, septembre 1940-avril 1942.

13623 & 13624 Dossiers Bénité, chef de cabinet, 6 septembre 1940-18 avril 1942.

13623 Echanges de notes entre le Secrétariat d'État et la SNCF, 1940-1941.

13624 Mémentos des entretiens avec les autorités allemandes, septembre 1940-juillet 1941; livraisons matériel ferroviaire à l'Allemagne, jusqu'au 21 février 1942; transports pour les Allemands, jusqu'au 2 mars 1942.

13628 Secrétariat général des Travaux et Transports, 1940-1944; législation et organisation du Secrétariat d'État aux Communications, de la Délégation générale à Paris, du Conseil général des Ponts et Chaussées, du Conseil général des Transports, du Secrétariat général des Travaux et Transports, 1940-1941; organisation matérielle de l'administration centrale; déplacements du secrétaire d'État, juin-novembre 1942.

13629 Textes organisant la Direction générale des Transports, le Conseil supérieur des Transports, le Secrétariat d'État aux Communications, la SNCF; rapports établis par la Direction générale des Transports, mai à septembre 1941 et août & septembre 1942 (Service technique); rapports mensuels du Secrétariat d'État sur les transports, août à octobre 1940; rapports d'activités des Services de la SNCF, 4e trimestre 1940-2e trimestre 1942, chapitre "N" des rapports de préfets (voies ferrées d'intérêt local et chemins vicinaux), juin 1942.

13637 Chemins de fer. Conventions, administrations et directions, questions techniques, questions commerciales, marchés, personnel, autres sociétés de transports, documentation, 1941-1943.

13641 & 13642 Relations avec autorités d'occupation.

13641 Ingénieurs des Ponts et Chaussées prisonniers de guerre; Commissariat à la Reconstruction; liaisons interzones.

13642 Déposes de voies; livraisons de matériel roulant; rapport d'une mission SNCF à la Hauptwagenamt de Berlin sur le système allemand de répartition des wagons. 26-30 juillet 1942; conférences franco-allemandes, novembre 1941, septembre et décembre 1942, avril, août et octobre 1943; prélèvements de matériel roulant; bombardements, 1944.

13643 dont situations journalières SNCF, 1er juillet-18 décembre 1941 et novembre 1942.

13644 Interruptions de voies, messages téléphonés, 1943-1944.

13645 Comité économique interministériel. Travaux, octobre-décembre 1941, janvier-avril 1942.

13646 Comité économique interministériel. Procès verbaux de séance, avril 1941-janvier 1943.

13647 à 13704 Cabinet René Mayer, commissaire aux Communications et à la Marine marchande, mars 1943-septembre 1944, ministre des Transports et Travaux publics, septembre 1944-novembre 1945.

13654 Épuration.

13655 Justice à la Libération.

13656 Situation de la France libérée, dont SNCF.

13664 Situation des transports, fin 1944.

13668 Comptes rendus journaliers SNCF, septembre-décembre 1944.

13669 Comptes rendus journaliers SNCF, janvier-novembre 1945.

13696 Documentation de Robert Lévi, directeur des Transports au Commissariat aux Communications et à la Marine marchande, dont situation de la SNCF, septembre 1943-août 1944, et synthèses DGSS, 1944.

13698 à 13700 Renseignements BCRA.

13698 Cheminots allemands en France, février 1944.

13699 Plans de gares.

13700 Plans de lignes téléphoniques et de gares.

13705 à 13720 Cabinet Jules Moch, ministre des Travaux publics, Transports et Reconstruction, novembre 1945-novembre 1947.

13705 Organisation du ministère, correspondance avec les autres ministères, 1946-1947.

13711 & 13712 Chemins de fer, divers.

14734 à 14900 Direction des Transports terrestres. Service des Chemins de fer. Contrôle technique des chemins de fer, Voies et Bâtiments, 1874-1955.

14816 à 14820 Affaires générales, ensemble du réseau SNCF, destruction 1939-1940; reconstruction, plans d'équipement 1939-1942.

14818 Exécution de travaux par la SNCF: intervention, autorisation préalable des autorités d'occupation, 1941-1943; travaux pour les autorités d'occupation, imputation, 1941-1945.

14819 Affaires générales et diverses, ensemble du réseau: rapports avec les autorités d'occupation, fourniture de matériel et de main-d'oeuvre, défense d'installations, défense passive, 1941-1943.

14901 à 14907 Direction des Transports terrestres. Service des Chemins de fer. Division de l'Exploitation technique et des Investissements. Contrôle technique, accidents et divers, 1921-1940.

14921 Collection de circulaires du Ministère des Travaux publics émanant des différentes directions, classement chronologique, 1927-1947.

14983 à 14987 Bureau du cabinet du ministre.

14984 Affaires traitées par le cabinet de Berthelot; instructions du gouvernement, 1937-1941; affaires suivies par le cabinet du ministre, jusqu'en 1944; messages téléphonés du Poste central d'information de la SNCF, janvier 1942-juillet 1943; bulletins quotidiens SNCF sur les bombardements et les sabotages, mai 1944

14985 Courriers adressés à la Délégation générale du Gouvernement dans les territoires occupés, août et octobre 1942; textes adressés pour soumission aux autorités allemandes, mai-décembre 1943

14987 Affaires traitées par le cabinet de Mayer.

17503 à 17506 Circulation des personnes et marchandises, tarifs.

Sous-série F 60: Secrétariat général du gouvernement et services du Premier ministre

1450 Statistiques journalières des transports de jeunes gens des Chantiers par SNCF pour STO, 22 juillet-15 décembre 1943.

SÉRIE W: JURIDICTIONS EXTRAORDINAIRES

Sous-série 3 W: Haute Cour de Justice

68 Procès Jean Bertheiot

182 Procès Robert Gibrat

314 Procès François Piétri

Ces archives comprennent les sténographies des audiences, déjà contenues dans la sous-série 334 AP, et le dossier d'instruction.

Nota : Il faut rappeler que nombre de fonds publics - en particulier ceux de l'Intérieur - sont soumis à dérogation. Une partie des dérogations nécessaires ont été obtenues, les autres sont toujours en attente d'une réponse favorable de la part des administrations versantes.

ANNEXE VII

DÉPOUILLEMENT DES ARCHIVES CONSERVÉES AU CENTRE DE DOCUMENTATION JUIVE CONTEMPORAINE

- fichier-tiroir n°1 Témoignages.
- fichier-tiroir n°5-6-7 Justice allemande après-guerre (procès Kohl).
- fichier-tiroir n°8-25 Nuremberg (séries NOKW, NI, RSHA, PS, etc.).
- fichier-tiroir n°26 Archives provenant d'autres centres.
- fichier-tiroir n°27-34 Commissariat général aux Questions juives (XXXIV, CCXXXV, CCXXVI).
- fichier-tiroir n°39 Gestapo-France (XXVb, XXVc, XXVI, XLIX, CDXXXIV).
- fichier-tiroir n°40-41 État-major allemand (LIX, LXXV, LXXVI, LXXVII, LXXVIII, LXXIX).
- Liste nominative de la Militärverwaltung in Frankreich (IV-213).
- Liste nominative la Verwaltungsstab Wirtschaftsabteilung (VIIIa-8, 9).
- Note du 20 janvier 1942 concernant un voyage de Berthelot (IV-97).
- Note du 5 mars 1942 concernant la nomination de fonctionnaires de contrôle des transports sur la ligne de démarcation (IV-118).
- Note du 10 mars 1942 concernant le trafic marchandises (IV-120).
- Note du 13 avril 1942 concernant l'immixtion des autorités allemandes dans ravitaillement français (IV-130).
- Lettre du 29 juin 1942 à la SS sur arrestation d'employés SNCF (IV-142a).
- Note du 24 septembre 1942 concernant un voyage de Gibrat (IV-154).
- Annuaire téléphonique des organismes allemands du Gross-Paris, octobre 1942 (CCCXCV-23).
- fichier-tiroir n°41 Ambassade d'Allemagne.
- fichier-tiroir n°42 Procès Oberg-Knochen (CCCLXIV), Direction du Service de l'armistice (CCXLVI à CCL).
- fichier-tiroir n°113-114 Camps d'internement.

ANNEXE VIII

EXTRAITS DU PROCÈS VERBAL ET DE LA STÉNOGRAPHIE
DE LA SÉANCE DU COMITÉ DE DIRECTION
DU 24 JUILLET 1940

ANNEXE VIII

EXTRAITS DU PROCÈS VERBAL ET DE LA STÉNOGRAPHIE
DE LA SÉANCE DU COMITÉ DE DIRECTION
DU 24 JUILLET 1940

ANNEXE XV

BIBLIOGRAPHIE

- Ouvrages généraux sur la période

Hans Umbreit. *Der Militärbefehlshaber in Frankreich 1940-1944*, Boppard-am-Rhein. Harald Boldt, 1968.

Robert O. Paxton. *La France de Vichy 1940-1944*, trad. fr., Paris, Le Seuil, 1973.

Jean-Pierre Azéma et François Bédarida (dir.), *Vichy et les Français*, Paris, Fayard, 1992.

Jean-Pierre Azéma et François Bédarida (dir.), *La France des années noires*, Paris, Le Seuil, 1993.

- Cadre économique ^a

Alan S. Milward. *The New Order and the French Economy*, Oxford, Clarendon Press, 1970.

Alfred Sauvy, *La vie économique des Français de 1939 à 1945*, Paris, Flammarion, 1978.

Dominique Barjot et H. Rousso (dir.), "Stratégies industrielles sous l'occupation", *Histoire, économie et société*, n°3, 1992.

Robert Frank, H. Rousso et Alain Beltran (éd.), *La vie des entreprises sous l'Occupation. Une enquête à l'échelle locale*, Paris, Belin, 1994.

^a Sur ce thème, voir les bibliographies de Christian Bachelier : "Le temps des restrictions", *Bulletin de l'IHTP*, n°36, juin 1989, pp.19-78 et d'Henry Rousso : "L'activité industrielle en France de 1940 à 1944. Economie "nouvelle" et occupation allemande", *Bulletin de l'IHTP*, n°38, décembre 1989, pp.25-68.

-- *Syndicalisme et communisme parmi les cheminots*^b

J. Jacquet et al., *Les cheminots dans l'histoire sociale de France*, Paris, Éditions sociales, 1967.

Fédération des cheminots CFDT, *50 ans au service des cheminots*, 1970.

A. Brouder, *La Fédération CGT des cheminots de novembre 1938 à février 1943: de la scission à la réunification*, maîtrise Paris-I, 1970.

Jean Gacon et al., *Les batailles du rail*, Paris, Messidor, 1986.

Jean-Pierre Azéma, Antoine Prost et Jean-Pierre Rioux (dir.), *Le Parti communiste français dans les années sombres*, Paris, Le Seuil, 1986.

J.-P. Rioux, A. Prost et J.-P. Azéma (dir.), *Les communistes français de Munich à Châteaubriant: 1938-1941*, Paris, Presses de la FNSP, 1987.

- *Résistance des cheminots*

"Les cheminots dans la Résistance", *La Vie du rail*, n° hors série, 1964.

Paul Durand, *La SNCF pendant la guerre. Sa Résistance à l'occupant*, Paris, PUF, 1968.

Maurice Choury, *Les cheminots dans la bataille du rail*, Paris, Librairie Perrin, 1970.

Association nationale des Cheminots Anciens Combattants, *Témoignages 1939-1945*, 1981.

"Les cheminots dans la Résistance", *La Vie du rail*, n° hors série, 1984.

- *Persécution anti-juives sous l'Occupation*

Claude Lévy et Paul Tillard, *La grande rafle du Vel d'Hiv*, Paris, Robert Laffont, 1967 (nouvelle édition 1992).

Georges Wellers, *L'étoile jaune à l'heure de Vichy*, Paris, Fayard, 1973.

Michael M. Marrus et R. O. Paxton, *Vichy et les Juifs*, trad. fr., Paris, Calmann-Lévy, 1981.

Colloque de l'École des Hautes Études en Sciences sociales, *L'Allemagne nazie et le génocide juif*, Paris, Gallimard/Le Seuil, 1985.

Raul Hilberg, *La destruction des Juifs d'Europe*, trad. fr., Paris, Fayard, 1988.

Institut d'Histoire Temps présent, François Bédarida (dir.), *La politique nazie d'extermination*, Paris, Albin Michel, 1989.

^b Voir aussi Jean Maitron et Claude Pénnetier (dir.), *Dictionnaire biographique du mouvement ouvrier français*, Paris, Éditions ouvrières.

Anne Grynberg, *Les camps de la honte*. Paris, La Découverte, 1991.

Éric Conan, *Sans oublier les enfants, les camps de Pithiviers et de Beaune-la-Rolande, 16 juillet-16 septembre 1942*, Paris, Grasset, 1991.

Maurice Rajsfus, *Drancy, un camp de concentration très ordinaire 1941-1944*, Paris, Manya, 1991, pp.154-169.

- *Thèses contemporaines (1937-1958)*

Jacques Détré, *La répartition du trafic voyageurs entre transporteurs ferroviaires et routiers dans la région lorraine*. droit Nancy 1937, Nancy, Imp. Thomas, 1937.

Robert Bouulloche, *L'évolution de la notion d'utilité publique depuis la guerre*, droit Paris 1937, Paris, Librairie technique et économique, 1937.

Didier Lazard, *Les ententes économiques imposées ou contrôlées par l'État entre des entreprises similaires publiques ou privées. Essai de synthèse*, droit Paris 1937, Paris, Sirey, 1937.

Odette de Puiffe de Magondeaux, *Les ententes industrielles obligatoires et le corporatisme en France*, droit Paris 1937, Paris, Pichon et Daurand-Auzias, 1937.

G. Laurent, *Les grands réseaux de chemins de fer depuis la crise*, droit Rennes 1937, Imp. réunies, 1937.

Henri Bissonnet, *Les grands réseaux d'intérêt général depuis la guerre*, droit Paris 1938, Paris, Librairie technique et économique, 1938.

Roger Denoit, *De la responsabilité dans le transport des voyageurs par chemin de fer*, droit Paris 1938, Paris, Pedone, 1938.

Jacques Guillon, *L'électrification des chemins de fer en France*, droit Paris 1938, Paris, Presses modernes, 1938.

J. Teillet, *L'organisation commerciale du réseau Paris-Orléans-Midi*, droit Paris 1938, Paris, Rousseau, 1938.

Albert Vigne, *La réception des colis dans les contrats de transports par voie ferrée en service intérieur*, droit Toulouse 1938, Brive, Imp. nouvelle, 1938.

Raymond Benoit, *La coordination du rail et de la route en France*, droit Montpellier 1939, Montpellier, Imp. Marcou et Ghibaudo, 1939.

Louis Chavanne, *La coordination des transports*, droit Paris 1939, Paris, Loviton, 1939.

Pierre Espaillac, *La réorganisation du régime des chemins de fer français*, droit Toulouse 1939, Marseille, Imp. méridionale, 1939.

Jacques Laffite, *La Société nationale des Chemins de fer*, droit Paris 1940, Paris, Sirey, 1939.

Suzanne Lapière, *La Société nationale des Chemins de fer et la politique française de coordination du rail et de la route*, droit Paris 1940, Paris, PUF, 1940.

- Pierre Rochat, *La coordination des transports de marchandises ferroviaires et routiers*, droit Paris 1940, Cahors, Imp. Coueslant, 1940.
- Julien Vandermer, *La situation financière des grands travaux après la création de la Société nationale des Chemins de fer*, droit Paris 1940, Paris, Loviton, 1940.
- Jacques Razouls, *La responsabilité des chemins de fer en temps de guerre (1870, 1914, 1939), étude critique de doctrine, de législation et de jurisprudence*, droit Paris, 1941, Paris, Imp. Mauide et Renou, 1941.
- Pierre Louradour, *Le régime financier des chemins de fer*, droit Paris 1942, Paris, Librairie économique et sociale, 1942.
- Henry Maneuf, *La Caisse de prévoyance de la Société nationale des Chemins de fer français*, droit Paris 1942, Paris, Imp. Lavergne, 1942.
- Bernard Tricot, *Essai sur les entreprises d'intérêt général*, droit Lyon 1943, Aurillac, Imp. du Cantal, 1943.
- R. Micha, *Une société d'économie mixte, la Société nationale des Chemins de fer français*, droit Lyon 1944.
- Étienne Dalemont, *Les Chemins de fer de l'État. Du régime des concessions à la société de service public*, droit Paris 1944.
- Marcel Angot, *Les rapports entre les chemins de fer et les concessionnaires de mines*, droit Caen 1945.
- Guy Chaumel, *Histoire des ouvriers et employés des Chemins de fer français*, droit Paris 1945.
- Marcel Colot, *Les réquisitions allemandes de choses en France 1940-1945*, droit Paris 1946, Paris, imp. sp., 1946.
- André Lesage, *La reconstitution des chemins de fer*, droit Paris 1946.
- Louis-Charles Couvrat-Desvergnès, *L'évolution du régime des chemins de fer vers une société d'économie mixte*, droit Poitiers 1946.
- René Pascaud, *La nationalisation des chemins de fer d'intérêt général*, droit Bordeaux 1947.
- Georges Lecourt, *Les comités mixtes à la SNCF*, droit Paris 1947.
- Jacques Duché de Bricourt, *Les mutations domaniales entre la SNCF et les administrations publiques*, droit Rennes 1947.
- Paul Perche, *La situation financière des compagnies de chemins de fer*, droit Paris 1948.
- Simone Guitard, *La nouvelle circonscription méditerranéenne de la SNCF*, droit Montpellier 1949.
- Étienne Cattin, *La reconstruction des chemins de fer français*, droit Paris 1949.
- Jean Bouisson, *Les institutions de la Sécurité sociale de la SNCF*, droit Montpellier 1950.
- André Fabas, *L'effort de reconstruction de la SNCF depuis la Libération*, droit Toulouse 1950.
- Andrée Fouques, *L'électrification des chemins de fer en France*, droit Toulouse 1950.

Jean Dartigolies, *La tarification des chemins de fer et la théorie économique*, droit Bordeaux 1951.

Georges Mazaré, *Les sociétés coopératives d'agents des chemins de fer*, droit Grenoble 1951.

Albert Bousquet, *Essai sur la crise des transports ferroviaires en France*, droit Montpellier 1951.

Jean Wallet, *Le problème de l'équilibre financier de la SNCF*, droit Paris 1951.

Denise Chandellier, *La tarification ferroviaire des marchandises aux États-Unis, en Grande-Bretagne et en France*, droit Paris 1952.

Robert Bouget, *De la coordination des transports ferroviaires et routiers*, droit Rennes 1952.

Roland Molina, *Les chemins de fer en Provence, réseau d'intérêt général*, droit Aix 1953.

Françoise Carrière, *Progrès technique et progrès économique. L'électrification de la ligne Paris-Lyon*, droit Dijon 1954.

Gilbert Bouveret, *La concurrence du rail et de la route*, droit Paris 1955.

Jean-Michel Girard, *La productivité du travail dans les chemins de fer*, science économique Paris 1955.

Dominique Renouard, *L'évolution en France des transports de marchandises par le chemin de fer, la route et la batellerie depuis 1850*, science économique Paris 1955.

Marguerite Le Tynevez, *La coordination du rail et de la route*, droit Caen 1956.

Xavier Dompagnac-Latour, *La responsabilité de la SNCF dans le transport des marchandises en cas de retard*, droit Bordeaux 1957.

René Griffoul, *Les variations saisonnières et infra-annuelles du trafic ferroviaire et la gestion de la SNCF. Contribution à l'étude du déficit*, droit Bordeaux 1957.

Paul Rouge, *Le problème de la coordination des transports rail-route*, droit Toulouse 1957.

Guy Fleury, *Les contrôles exercés sur la SNCF*, droit Paris 1958.

TABLE DES MATIÈRES

Une question taboue	5
Les documents ont existé	7
Le cadre légal et réglementaire des archives de la SNCF	12
Le sort des archives de la SNCF	15
Aperçus sur les archives conservées aujourd'hui à la SNCF	17
Les archives hors la SNCF	21
Éléments provisoires de conclusion	23
Un projet d'étude possible	25
ANNEXES :	30
ANNEXE I : Convention entre la SNCF et le CNRS, 18 novembre 1992.	
ANNEXE II : Correspondance au sujet de l'accès aux archives conservées par la Division Archives de la SNCF.	
ANNEXE III : Liste des cotes de bordereaux de versement aux archives conservées à Souppes-sur-Loing par la Division des Archives de la SNCF.	
ANNEXE IV : Dépouillement des archives du Secrétariat du Conseil d'administration.	
ANNEXE V : Dépouillement des archives des Voies et Bâtiments de Paris-Nord.	
ANNEXE VI : Dépouillement des Archives nationales.	
ANNEXE VII : Dépouillement des Archives conservées au Centre de documentation juive contemporaine.	
ANNEXE VIII : Extrait du procès verbal et de la sténographie de la séance du 24 juillet 1940 du Comité de direction.	
ANNEXE IX : Correspondance entre la SNCF et l'Intérieur à propos de l'expulsion des juifs Rhénans vers la zone Sud, octobre-novembre 1940.	
ANNEXE X : Dépêche adressée par le SD de Paris aux autorités du Reich confirmant le départ du premier convoi de déportés juifs, le 27 mars 1942, de la gare du Bourget.	
ANNEXE XI : Télégramme de la Hauptverkehrsdirektion (HVD) de Paris portant sur les horaires des convois des 22, 25 et 28 juin 1942.	
ANNEXE XII : Extraits du procès verbal et de la sténographie de la séance du 30 septembre 1942, du Conseil d'administration.	
ANNEXE XIII : Ordre de réquisition émis par le préfet régional de Nice, 11 novembre 1942.	
ANNEXE XIV : Extraits de l'"Historique de la Délégation technique SNCF à Vichy, 1940-1942".	
ANNEXE XV : Bibliographie.	