

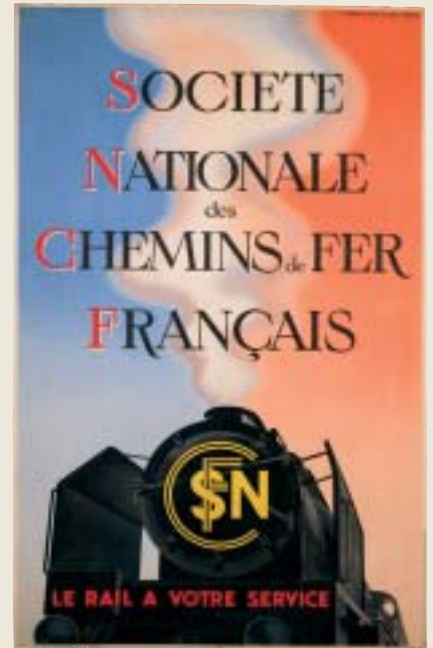
1938. La création de la SNCF

Le 1^{er} janvier 1938, la SNCF (Société nationale des chemins de fer français) remplace les deux réseaux d'État et les compagnies privées, en difficulté financière, qui se partageaient jusque-là l'exploitation du réseau ferroviaire français. La fusion des réseaux dans une société où l'État est majoritaire a aussi pour but d'uniformiser progressivement les pratiques et les règlements sur tout le territoire. Tout en gardant un découpage en cinq régions correspondant aux anciens réseaux, la SNCF regroupe son personnel en une direction générale, sept services centraux et trois grandes directions techniques représentées dans chacune des régions par des « arrondissements » spécialisés : Exploitation, Matériel et Trac-tion, Voie et Bâtiments.

La jeune SNCF est alors la plus grosse entreprise de France : plus de 500 000 cheminots, membres d'une corporation

marquée par une grande diversité et une subtile hiérarchie des métiers, des grades, du prestige. À ces particularismes professionnels ou géographiques – on est « PLM », Paris-Lyon-Méditerranée, ou « PO », Paris-Orléans – s'ajoute une longue histoire de luttes sociales qui fait du personnel SNCF l'un des plus fortement syndiqués ; la corporation est notamment une place forte du syndicalisme d'inspiration communiste.

Ces clivages n'empêchent pas l'existence d'une forte identité « cheminote ». Elle est en partie le fruit des revendications syndicales et des projets unificateurs de l'État, qui avaient déjà abouti en 1920 à un statut unique du personnel des grands réseaux de chemins de fer. Elle est aussi le produit de modes de vie communs, en particulier dans les cités et les quartiers cheminots, et de la transmission familiale du métier : on trouve souvent plusieurs cheminots dans la même famille.



« SNCF Le rail à votre service », affiche, 1938 (Marcelle Hirtz et Paul Martial ; CAH SNCF)

Les compagnies privées s'associaient déjà pour promouvoir par l'affiche des opérations en commun : tarifs vacances, etc.

La fusion permet à la SNCF de mettre en avant l'entreprise elle-même (le logo), mais aussi de jouer dès l'origine de la société nationale sur un symbole patriotique (les trois couleurs). Cependant, l'affirmation instantanée de l'identité « SNCF » a des limites : il faudra plusieurs années pour que le nouveau sigle remplace celui des anciens réseaux sur le matériel.

Cité cheminote de Lens. Le jardin de la bibliothèque (coll. Alain Bocquillon)



Carte syndicale de la CGT (1939) (MRN)

Quatre cheminots sur cinq sont syndiqués en 1938. La Fédération CGT est largement majoritaire, avec plus de 360 000 membres. Elle s'est réunifiée en 1935 après la scission de 1920 entre « confédérés » d'une part, communistes et anarchistes d'autre part, partis fonder la CGT « unitaire » ; les unitaires représentent 55 % des adhérents après la réunification. La Fédération des techniciens et cadres l'a aussi rejointe. Les cheminots de la Confédération française des travailleurs chrétiens (CFTC) sont 36 500. Quelques milliers adhèrent au SPID (Syndicat du personnel d'inspection et de direction), qui regroupe les cadres de l'entreprise. Enfin, bon nombre de roulants adhèrent à la FGMC (Fédération générale des mécaniciens et chauffeurs).

1939-1940. Une **mobilisation totale** face à la guerre

Dès la mobilisation générale, décrétée le 1^{er} septembre 1939, la SNCF est réquisitionnée et mise à la disposition de l'état-major. Pendant les premières semaines, la SNCF assure à une cadence soutenue l'essentiel des transports de troupes et de matériel vers les frontières du Nord-Est et les Alpes. En fait, c'est au cours de la « drôle de guerre », pendant ces longs mois d'attente de l'hiver et du printemps 1940, que le travail des cheminots devient synonyme d'effort patriotique : alors qu'un quart du personnel rejoint le front, la majorité reste « affectée sur place ». Renforcés par le rappel de 40 000 retraités, les cheminots travaillent bientôt 54 heures par semaine, parfois davantage, pour assurer le trafic civil et militaire.

Après le déclenchement de l'attaque allemande le 10 mai en Belgique et dans le secteur de Sedan, la SNCF parvient pendant les premiers jours à acheminer troupes et matériel vers le front, à assurer leur ravitaillement, à transporter les blessés, malgré les bombardements aériens sur

les gares du nord du pays. Mais, simultanément, elle doit faire face à un flux imprévu, qui prendra des proportions démesurées après la percée allemande : l'exode massif vers le Sud de plusieurs millions de personnes, en même temps que le mouvement des unités militaires en retraite.

Plus que les destructions allemandes, relativement concentrées, c'est la débâcle militaire et civile qui finit par désorganiser inexorablement l'exploitation du réseau. Cependant, en ne renonçant jamais à faire circuler les trains bondés de l'exode et les convois de ravitaillement destinés aux réfugiés, la corporation a sans doute, plus que d'autres, donné l'impression de faire son devoir au milieu de la faillite générale.



Fabrication de douilles
aux Ateliers de Quatre-Mares,
à Sotteville-lès-Rouen, fin 1939
(Groupe archives Quatre-Mares)

Pendant la « drôle de guerre », des ateliers de réparation du matériel ferroviaire fabriquent des munitions et doivent recruter du personnel nouveau, en particulier de nombreuses femmes et des auxiliaires masculins. Plusieurs milliers d'agents SNCF ont aussi été détachés dans les usines d'armement dès l'avant-guerre.

1940 La France et son réseau ferré après la défaite



La Moselle et l'Alsace sont annexées de fait par l'Allemagne à l'été 1940. Leur réseau ferré dépend désormais de la *Reichsbahn*.

Pour l'essentiel de la zone occupée, qui dépend du commandement militaire allemand en France, les transports sont rattachés à la *Wehrmachtverkehrsdirektion* de Paris (WVD : direction des transports de la *Wehrmacht*, qui devient après juin 1942 une autorité civile sous le nom de HVD), divisée en cinq directions régionales (EBD) : Paris-Nord, Paris-Sud, Paris-Est, Paris-Ouest et Bordeaux. La WVD de Bruxelles contrôle le réseau ferré de la zone du Nord-Est, interdite au retour des réfugiés jusqu'en décembre 1941. Cette « zone interdite » divisée en deux EBD (Lille et Nancy) inclut deux départements dont l'administration tout entière est rattachée au commandement militaire de Bruxelles : le Nord et le Pas-de-Calais.

Dans ces régions occupées, le contrôle allemand sur la SNCF est défini par les articles 13 et 15 de la convention d'armistice. Il consiste à faire surveiller par des cheminots allemands l'exploitation du réseau que les agents français continuent à assurer et, en particulier, à faire respecter la priorité absolue donnée à tous les transports demandés par l'occupant.

En zone libre, la surveillance allemande n'existe pas avant l'invasion du 11 novembre 1942, ce qui n'empêche pas le trafic d'être largement affecté par les priorités allemandes à satisfaire.

Carte établie par la SNCF, figurant la répartition du réseau français entre les différentes autorités allemandes d'occupation après l'armistice (CAH SNCF)

1940-1944. Le chemin de fer français instrument de l'Allemagne

Dès l'armistice, le réseau ferré français est mis au service de l'économie de guerre nazie. Ce sont d'abord les produits alimentaires, les matières premières, les matériaux en tout genre provenant du pillage des ressources françaises qui sont convoyés vers le *Reich*. À partir de l'entrée dans la « guerre totale » en 1942, s'y ajoutent les centaines de milliers de travailleurs français destinés à renforcer la main-d'œuvre allemande.

Le chemin de fer transporte aussi les troupes d'occupation, leur matériel, celui des fortifications du mur de l'Atlantique. Tous ces transports militaires ont une priorité absolue et augmentent considérablement à partir de 1943, dès que se profile la perspective d'un débarquement allié. Les trains français servent aussi à déporter plus de 86 000 résistants, opposants au régime et délinquants de droit commun vers les camps de concentration et plus de 75 000 Juifs voués à l'extermination totale.

Pour contrôler l'exécution de ces transports et surveiller leurs collègues français, plusieurs milliers de cheminots allemands arrivent en France dès 1940. Certains sont affectés aux organismes mis en place par les autorités d'occupation (direction centrale : WVD puis HVD et directions régionales : EBD), les autres dans les bureaux de surveillance des arrondissements et dans l'ensemble des emprises ferroviaires : gares, ateliers, dépôts, etc. Leur nombre est multiplié par six en 1944, en prévision de leur prise en mains directe du trafic au moment du débarquement allié.

Outre ces transports supplémentaires qui représentent de 1941 à 1944 entre les deux tiers et les neuf dixièmes du trafic total en France, la SNCF se voit ponctionner par l'occupant environ la moitié de ses wagons, un tiers de ses voitures et de ses locomotives. Dix mille cheminots environ seront réquisitionnés à partir d'octobre 1942 pour aller travailler en Allemagne.

La déportation des Juifs de Marseille
(Mémorial de la Shoah - Archives fédérales allemandes)



**Départ de Nexon (près de Limoges), vers Drancy, de juifs
raflés en zone sud en août 1942** (Mémorial de la Shoah)

782 Juifs sont raflés à Marseille lors de la destruction du quartier du Vieux-Port par les Allemands en janvier 1943. Comme pour l'ensemble des convois de déportation, la SNCF met à la disposition des Allemands les locomotives, wagons, personnels de conduite nécessaires à ces transports jusqu'en Lorraine, la *Reichsbahn* prenant le relais à la nouvelle frontière franco-allemande. La zone sud est alors occupée, ce qui n'était pas le cas lors des grandes rafles de l'été 1942 où l'entreprise a acheminé à travers cette zone, sur réquisition de l'État français mais hors de tout contrôle allemand, 10 000 Juifs étrangers ou apatrides jusqu'au camp de Drancy.



1940-1944

La collaboration ferroviaire franco-allemande

La SNCF est un des instruments essentiels de la collaboration d'État franco-allemande. Les clauses de l'armistice lui imposent dès le départ une collaboration technique. Par ailleurs, sa soumission à chacune des nouvelles exigences allemandes pendant quatre ans résulte avant tout de choix décidés entre le gouvernement de Vichy et les autorités occupantes. Cette double tutelle laisse aux dirigeants de l'entreprise une marge de manœuvre faible dès 1940, encore plus réduite après le rappel de Pierre Laval au gouvernement par le maréchal Pétain en avril 1942.

C'est ainsi que les discussions sur les livraisons de matériel ferroviaire sont menées par le gouvernement lui-même à partir

de 1942. Comme tous les travailleurs envoyés en Allemagne, les cheminots affectés à la *Reichsbahn* sont réquisitionnés et transportés en application des lois françaises promulguées en septembre 1942 puis en février 1943. Auparavant, les grandes rafles de Juifs de l'été 1942, en zone libre comme en zone occupée, ont fait l'objet d'un accord franco-allemand au sommet.

Ces contraintes sur l'entreprise tout entière font que l'adhésion des membres de la SNCF, dirigeants ou employés, à cette collaboration ferroviaire d'État ou au contraire leur prise de distance, voire leur refus, doivent se mesurer à l'échelle des individus, et en fonction de la liberté d'action dont ils disposent dans leur fonction.

1940-1944. Un rôle essentiel à la vie des Français

Toute l'économie du pays dépend du trafic ferroviaire. Dès l'été 1940, les prélèvements massifs de carburant par les Allemands conduisent à limiter radicalement les permis de circuler sur route. Le transport routier est réduit à la portion congrue, d'autant qu'il est difficile d'obtenir le droit de passer d'une zone à l'autre. Pendant quatre ans, le chemin de fer est donc quasiment seul à assurer le transport à moyenne et longue distance des voyageurs, des marchandises, des matières premières et des produits agricoles.

Le ravitaillement alimentaire de la population, en particulier dans les grandes villes, l'approvisionnement en charbon pour chauffer les habitants et faire fonctionner les industries sont suspendus au rythme des trains disponibles. C'est jusqu'au ravitaillement par les « colis familiaux » ou « agricoles » (moins de 50 kg) ou par les « colis

postaux » (moins de 20 kg) qui dépend d'eux.

Le volume des transports exigés par l'occupant à son bénéfice oblige la SNCF à des tractations incessantes pour assurer les convois essentiels à la survie économique du pays, car elle ne peut s'opposer frontalement aux exigences allemandes. Mais la faiblesse du trafic destiné aux Français est surtout due à la pénurie de marchandises, pillées par l'occupant et produites en moins grande quantité qu'avant guerre.

Sur tout le territoire, les voyageurs sont confrontés aux mêmes difficultés : trains bondés, horaires irréguliers, retards, sans compter les contrôles effectués dans les voitures lors des passages inter-zones, dans les gares contre le marché noir et, bientôt, pour repérer les clandestins. Mais comme, pratiquement, le seul moyen de transport individuel est la bicyclette, les trains restent pris d'assaut pendant toute l'occupa-



Un train de voyageurs sous l'occupation (reconstitution)
(La Vie du rail et des transports)

tion, malgré des augmentations de tarif qui tentent de limiter la demande.

Pour répondre aux besoins français et allemands, les cheminots parviennent à assurer un trafic ferroviaire supérieur de moitié à celui d'avant-guerre. Pourtant, s'ajoute à la réduction du parc une pénurie de main-d'œuvre qualifiée : les embauches compensent mal les cheminots expérimentés retenus dans les camps de prisonniers, requis pour le travail en Allemagne, ou victimes de faits de guerre.

1940-1944. Les cheminots dans la France de Vichy

L'instauration du régime autoritaire de Vichy se répercute à l'intérieur de la SNCF à plusieurs niveaux. Elle propage dans son bulletin interne les valeurs de la Révolution nationale (« Travail, Famille, Patrie ») avec d'autant moins de réticence qu'elles lui paraissent en résonance avec le corporatisme cheminot. Le projet de syndicats uniques par profession du gouvernement de Vichy reste cependant quasiment lettre morte à la SNCF, où direction et syndicats ouvriers légaux freinent l'application de la « Charte des cheminots ».

La SNCF applique les mesures d'exclusion professionnelle prises par l'État français à l'égard de catégories entières de la population (Juifs, francs-maçons), quoique ses dirigeants tentent d'en limiter les effets. D'autres concernent les militants communistes. Elles ont commencé dès septembre 1939, lors de l'interdiction du PCF qui a suivi le pacte germano-soviétique, puis se durcissent à l'initiative de Vichy seul pendant la première année d'occupation. On ne peut les dissocier de la répression anti-résistante que mènent les Allemands et Vichy à partir du lancement de la lutte armée par le PCF, à l'été 1941, après l'invasion de l'URSS par Hitler : certains cheminots communistes arrêtés auparavant figurent parmi les otages exécutés à compter de l'automne 1941.

Dans la vie de tous les jours, l'effort supplémentaire demandé aux cheminots retentit sur leurs conditions de travail. Les horaires, revenus à 48 heures après l'armistice, s'alourdissent à partir de 1943 : 60 heures pour les ateliers et dépôts, 54 h ou 52 h 30 pour les autres agents. Les accidents du travail sont plus fréquents chez un personnel moins expérimenté et mal nourri, malgré le régime favorable de cartes d'alimentation dont bénéficient certaines catégories.

En 1942, et surtout l'année suivante, le trafic commence à subir des retards et des interruptions causés par les sabotages de la Résistance contre les transports allemands et par les bombardements alliés sur les ouvrages d'art et les nœuds ferroviaires. Devenu un enjeu majeur dans la préparation de la Libération, le chemin de fer expose alors le personnel SNCF en première ligne : les « roulants » qui conduisent et accompagnent les convois de l'occupant sont les premières victimes des mitraillages et déraillements, les employés des centres ferroviaires sont souvent atteints par les bombardements, mais aussi leurs familles logées dans les cités proches.



Le Rail n° 37 - 15 octobre 1942 (coll. Georges Ribeill)

À la marge de la Résistance : le travail au ralenti

Résistance, attentisme, indifférence, collaboration : la diversité des comportements des Français en général se retrouve chez les cheminots. Là comme ailleurs, la résistance illégale ne concerne qu'une très petite minorité, au moins jusqu'aux réquisitions de main-d'œuvre pour l'Allemagne de l'automne 1942.

Cependant, il est très difficile de rester indifférent à l'occupation quand on travaille sous la surveillance des Allemands et dans une entreprise contrainte de satisfaire en priorité leurs besoins. Aussi la corporation est-elle certainement une de celles qui pratiquent le plus les ruses légales du travail au ralenti, du « freinage », d'autant que la BBC et les organisations clandestines l'y invitent régulièrement.

Le formalisme réglementaire dans les services administratifs, l'exploitation

du moindre incident dans les services techniques sont utilisés par de nombreux cheminots sans qu'il soit évidemment possible de mesurer le nombre ni l'effet de tels actes.

Ces pratiques ne sont pas naturelles ni sans risque. Elles vont contre le sens du devoir professionnel et sont particulièrement délicates à appliquer pour les cadres chargés de gérer un même matériel au service tantôt des transports allemands, tantôt de la vie économique du pays. Les agents d'exécution, eux, s'exposent à des sanctions internes.

Bien des cheminots s'y livrent spontanément, sans franchir forcément l'étape conduisant à des pratiques relevant de la résistance, c'est-à-dire consciemment illégales et autrement plus dangereuses si elles sont découvertes.



Affiche destinée au personnel SNCF (CAH SNCF)

Le « travail au ralenti » s'oppose à toute une culture professionnelle du travail bien fait, particulièrement vivace dans un grand service public. Le simple fait d'avoir à le rappeler par voie d'affiche peut être un indice de la dégradation de cette culture sous l'occupation. Des cheminots ont aussi détourné de tels mots d'ordre au détriment de l'occupant, par exemple en prétextant l'application stricte d'une consigne de sécurité pour maintenir au dépôt une locomotive.

Une communauté professionnelle très sollicitée

Les premiers résistants, isolés, doivent littéralement inventer leurs organisations comme leurs formes d'action. Entrer en résistance est, pour eux, un acte totalement individuel. Mais, au fur et à mesure de la constitution des groupes clandestins, ceux-ci contactent de préférence les professions les plus utiles à leur développement. Les cheminots en font partie, car leur recrutement permet aux résistants : - de garantir la sécurité de leurs propres déplacements, des clandestins qu'ils protègent (prisonniers évadés, aviateurs alliés, Juifs pourchassés), de tout leur matériel (lettres, journaux, tracts, postes radios, armes, etc.); - d'utiliser ce poste d'observation privilégié qu'est la SNCF pour repérer les mouvements de l'occupant – troupes, équipement, munitions, denrées et matériaux transitant entre la France et l'Allemagne – et pour les gêner, si ce n'est les paralyser.

Par ailleurs, la plupart des cheminots disposent d'un avantage très recherché par les résistants : leur profession les sous-

trait aux restrictions de circulation locale que les Allemands imposent aux Français de la zone occupée.

Enfin, le recrutement de collègues pour la Résistance, fondé sur la confiance et le sentiment de sécurité, est facilité au sein de la SNCF par la présence de multiples liens de solidarité interne. Solidarité professionnelle dans le même milieu de travail ou la même fonction, solidarité entre adhérents d'un même syndicat, solidarité entre militants communistes, mais aussi solidarité corporative face au poids de la guerre, de Vichy et de l'occupation : le renouveau d'institutions sociales cheminotes, les campagnes de soutien aux prisonniers de guerre ou aux victimes des bombardements l'entretiennent.

Le résultat est qu'ignorer la Résistance est moins facile à la SNCF que dans d'autres corporations. Les cheminots sont, bien plus que d'autres, confrontés au choix entre résister et refuser de résister, devant les sollicitations de l'extérieur ou d'un collègue.



Brassard SNCF (Fondation de la Résistance, fonds Paul Docquois)

« À plusieurs reprises, pour ne pas manquer un rendez-vous, pendant les alertes qui bloquent les transports, je fais le trajet de la Porte de Vincennes aux Champs-Élysées ou au xv^e dans un Paris sans circulation : mon brassard vert et rouge de cheminot me permet de circuler pendant les alertes » (Michel Domenech, chef de gare en stage à Paris). Le brassard permettait aussi d'échapper à l'interdiction de circuler pendant le couvre-feu.



Carte d'identité SNCF de Guy Fouquet avec papillon-Ausweis (CHAN)

Le *Bahnausweis* permet entre autres à tout cheminot porteur d'un ordre de mission de la SNCF de franchir la ligne de démarcation.

S'engager : **pourquoi ?** Au nom de quoi ?

Tout engagement dans la Résistance reste un acte libre en réaction à une situation particulière, ce qui explique la diversité des motivations individuelles, raisonnées ou instinctives : honte devant le désastre de juin 1940, refus physique de la présence étrangère, opposition à la politique de collaboration ou d'exclusion de l'État français, volonté de se soustraire à une pression concrète des Allemands (par exemple au moment du STO), d'aider leurs victimes par humanité ou révolte devant l'injustice.

Cette diversité se retrouve chez les cheminots, avec des spécificités dues à l'emprise des Allemands sur la SNCF. La présence même de ceux qu'on surnomme les *Bahnhofts*, l'exercice de leur autorité, les livraisons de matériel, les transports exécutés au bénéfice de l'occupant ont provoqué des réactions de rejet où pouvaient se mêler deux raisons : des motivations patriotiques mais aussi un réflexe corporatif d'hostilité, dans une profession plusieurs fois soumise à des régimes de réquisition militaire lors des grèves générales de 1910, 1920 et 1938.

Mais, au-delà de cette diversité, les résistants mettent en avant des valeurs

collectives au nom desquelles ils se battent ensemble pour une même cause. Le patriotisme est certainement la valeur centrale des résistants des années 1940 et celle qui réunit tous les résistants. Lui seul peut réunir les réactionnaires qui attribuent à la République la défaite, ceux qui accusent au contraire Vichy d'avoir dévoyé le patriotisme républicain, et tous ceux qui ne veulent même pas s'embarasser de considérations idéologiques et obéissent à leurs sentiments bruts : « haine du Boche », sens de l'honneur, de la dette envers les générations passées.

La seconde valeur de référence des résistants est l'opposition au nazisme : la condamnation de l'hitlérisme réunit aussi bien des résistants engagés avant guerre à gauche dans les luttes « anti-fascistes » que certains chrétiens hostiles à la doctrine raciale du nazisme. Mais c'est bien autour du patriotisme que s'unifient tous les résistants. Ainsi, même chez les militants communistes, particulièrement influents dans le syndicalisme cheminot, l'entrée dans la Résistance conduit à une redécouverte du patriotisme, qui rejette au second plan les valeurs internationalistes.

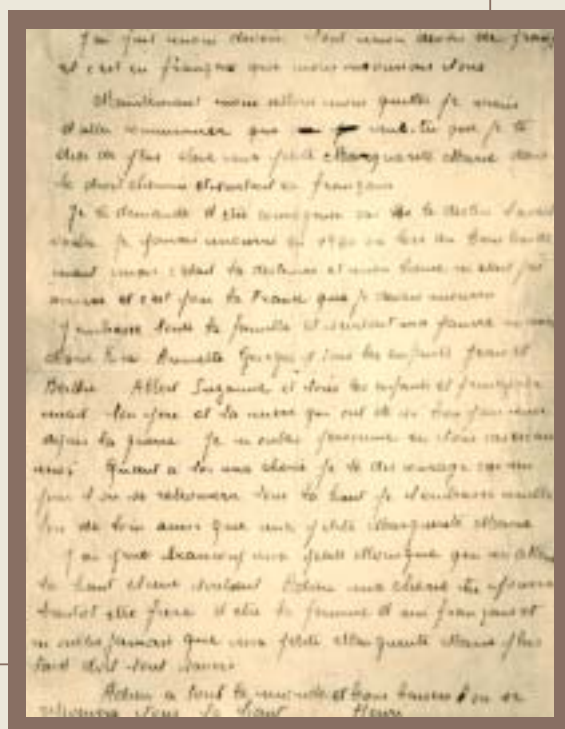


Un employé allemand du service des wagons et un cheminot français illustrent une des planches de l'*Agenda de la Deutsche Reichsbahn* pour 1942 (coll. Alfred Gottwaldt)

L'hostilité des cheminots français à l'égard de leurs collègues allemands est d'abord une réaction spontanée à l'uniforme de l'occupant, même s'il n'est pas militaire. Par la suite, ils sont d'autant mieux acceptés que le poids de leur surveillance est peu ressenti, dans certains grands ateliers par exemple. Mais l'hostilité à ce que représentent les *Bahnhofts* n'exclut pas, dans certains cas, des relations personnelles exemptes de froideur, au fur et à mesure que ces contacts professionnels forcés se prolongent, avec leur lot d'expériences et de risques partagés. Chez les cadres français et allemands, les relations nouées avant guerre dans les congrès ferroviaires internationaux peuvent aussi compter. En 1944, on connaît des exemples de cheminots allemands qui ont tenté de protéger leurs collègues français contre les représailles. La réciprocité existe aussi à la Libération.



Henri Gallois
(Mémorial Ascq 1944)



Dernière lettre d'Henri Gallois
avant son exécution, 7 juin 1944
(coll. M^{me} Coget-Gallois)

Dans sa dernière lettre à sa famille, Henri Gallois, cheminot à Ascq, membre du mouvement Voix du Nord et du réseau Gallia, n'a qu'une justification, l'amour de la France, qu'il invoque pour lui-même comme pour sa petite fille.

Le passage clandestin entre les zones

Résister, en zone occupée, cela commence souvent par l'aide aux soldats français ou britanniques prisonniers dans des camps de transit ou tentant de rejoindre la zone libre. Dès 1940, des « filières » permettent à ces premiers clandestins de passer la ligne de démarcation et les autres frontières entre zones. Les passages d'illégaux privés d'*Ausweis* (laissez-passer) évoluent ensuite avec le déroulement de la guerre. Ce sont les aviateurs alliés tombés en France, à partir des premiers raids sur l'Allemagne; puis les Juifs menacés de déportation, les réfractaires au travail en Allemagne, les résistants entrés dans la clandestinité.

Ces filières n'utilisent pas toutes le réseau ferré. Mais des cheminots sont immédiatement impliqués dans certaines d'entre elles, en particulier les agents de conduite, qui sont parmi les seuls à passer les différentes lignes régulièrement dans l'exercice de leur travail.

Toutes les ressources possibles sont utilisées à bord des trains : cachettes dans les fourgons ou les tenders pour échapper au contrôle de police, prêt de brassards, d'uniformes et de casquettes estampillées SNCF, ralentissement du convoi en pleine campagne à un endroit propice pour faciliter le saut du passager...

L'arrivée puis le départ du clandestin sont des moments critiques qui expliquent que, selon le contexte, la complicité active ou simplement tacite des collègues dans les gares ou les triages est sollicitée.



Françoise Crouzet
(coll. Françoise Crouzet)

À l'automne 1942, cette Dijonnaise de dix-huit ans souhaite rejoindre la zone libre afin de s'inscrire à l'université de Montpellier. Elle ne parvient pas à obtenir l'*Ausweis* nécessaire au voyage et décide de franchir clandestinement la ligne de démarcation. Grâce à la complicité d'un chauffeur de locomotive elle parvient à ses fins.

Son témoignage montre la diversité des clandestins qui tentent l'aventure. Elle est cachée dans le tender avec quatre autres « voyageurs » : « *Les deux hommes d'un certain âge étaient des prisonniers évadés d'Allemagne [...]. Les deux autres étaient des Alsaciens-Lorrains qui fuyaient l'incorporation dans l'armée allemande.* »

Maurice Wolkowitsch (coll. Maurice Wolkowitsch)

Après l'arrestation à Paris, en mai 1942, de son frère aîné, Jean-Louis, contrôleur du trafic à la direction régionale sud-ouest de la SNCF, exécuté le 11 août par les Allemands, l'étudiant Maurice Wolkowitsch (né en 1920) doit, pour des raisons de sécurité, quitter Paris et passer en zone libre. Il témoigne comment son passage de la ligne de démarcation, dans la Creuse, organisé par le mouvement Défense de la France, a été exécuté de bout en bout par des cheminots, avec des instructions très précises : « *Vous descendrez à Dangé. Vous ne traverserez pas les voies pour sortir par le bâtiment voyageurs visité quelquefois par une patrouille; vous irez vers la tête du train, le chef de station prévenu ne vous appellera pas pour prendre vos tickets [...], vous pouvez lui faire un petit bonjour.* »



Les cheminots et la presse clandestine, un rôle méconnu

La rédaction et la distribution d'un tract, d'une feuille clandestine constituent pour les premiers résistants le plus sûr moyen de contacter ceux qui, comme eux, veulent « faire quelque chose ». Dans la zone sud, non occupée jusqu'en novembre 1942, c'est autour de ces publications interdites que se constituent les groupes clandestins les plus étoffés. Cette presse clandestine informe sur tout ce que taisent ou déforment les journaux contrôlés par les Allemands et par Vichy: la guerre, le poids de l'occupation, la collaboration franco-allemande. En 1944, sa diffusion atteint celle de la presse autorisée.

La diffusion de ville en ville dépend essentiellement du chemin de fer. Les « roulants » peuvent être mis à contribution, pour dissimuler les exemplaires dans leurs

sacoques de service ou le « panier » du mécanicien. Mais dès que le tirage le permet, ce sont des valises entières qui sont expédiées. Les gares, tout particulièrement les services des bagages, à l'époque enregistrés et acheminés en fourgons, jouent alors un rôle essentiel comme centre de réception et de répartition de ces colis très particuliers, quel que soit le degré d'implication de leur personnel. La simple complicité tacite de l'employé d'une consigne suffit souvent.

Au-delà de la diffusion, certains cheminots s'engagent totalement dans l'activité de contre-propagande. Ils participent à la rédaction de la presse clandestine, utilisent les ressources de l'entreprise pour trouver du papier ou imprimer leurs publications.



Lettres internes à la SNCF relatant la découverte de tracts clandestins, 26 juin et 9 juillet 1942 (CAH SNCF)



Combat n° 1, décembre 1941 (IHTP)

Le plus grand mouvement de résistance de la zone sud s'est constitué autour de feuilles clandestines de plus en plus diffusées : *Bulletin du mouvement de libération nationale*, *Liberté*, *Petites Ailes de France*, *Vérités* et, à partir de décembre 1941, *Combat*, qui finira par tirer à 300 000 exemplaires, avec des éditions régionales. Les cheminots sont étroitement associés à sa diffusion, au témoignage de Claude Bourdet : « [Les paquets de journaux] sont envoyés dans une valise. Quelqu'un prend le billet à Lyon, enregistre la valise, le bulletin de bagage nous est apporté par une voie quelconque. Il faut donc avoir quelqu'un de sûr à la gare, ce qui signifie qu'il faut déjà avoir « noyauté » le corps des cheminots. Cette personne sûre reçoit le bulletin, identifie le colis et le sort de la gare au moment où personne ne surveille. »

Les cheminots agents de renseignement

Le renseignement sur la situation en France est un objectif permanent des Alliés : connaître l'ordre de bataille allemand est essentiel en 1940 pour les Anglais menacés d'invasion comme en 1944 quand les Alliés préparent un débarquement qui doit décider de la libération de l'Europe de l'Ouest. Mais c'est aussi la contribution française à l'économie de guerre du Reich, la situation politique en France, les sentiments de la population, qu'il faut connaître. L'enjeu est tellement vaste que toutes les organisations clandestines finissent par être sollicitées par les émissaires alliés en France : l'espionnage ne peut plus être réservé à quelques professionnels formés de longue date, tout Français bien placé peut être un informateur.

Placés au cœur du système militaire et économique d'occupation, surtout lorsqu'ils occupent des postes de responsabilité, les cheminots sont des informateurs particulièrement recherchés. On leur demande de « cartographier » avec le plus de précision possible le trafic, mais aussi de décrire les infrastructures et le maté-

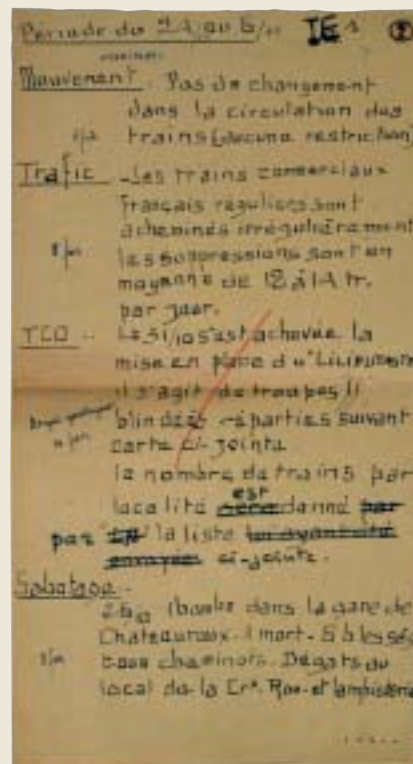
riel ferroviaires susceptibles d'être bombardés ou détruits. Les personnels de l'Exploitation (employés chargés de la régulation du trafic, chefs de gare, aiguilleurs) sont au premier rang pour relever tout ce qui touche à l'organisation des transports ferroviaires, en particulier les convois militaires allemands. Les cadres, quant à eux, disposent de connaissances techniques qui leur permettent, par exemple, d'apprécier l'importance stratégique d'un ouvrage d'art ou de relever les installations militaires allemandes qu'ils peuvent rencontrer.

À partir des premiers sabotages ferroviaires à l'été 1941 et du début des bombardements alliés au printemps 1942, ces cheminots savent que leur action peut mettre en danger des collègues : « roulants », employés des triages et des dépôts des grands nœuds ferroviaires. Ce dilemme joue un rôle dans la naissance de groupes clandestins organisés par les cadres de l'entreprise comme l'ingénieur Louis Armand, soucieux d'orienter l'action des Alliés autant que de les informer.



René Pottier, adjoint de Louis Armand
Photo parue dans *Notre Métier*, n° 43,
18 janvier 1946 (AHICF)

À partir de juin 1941, l'application du TIA (traitement intégral Armand des eaux de chaudières) nécessite l'envoi dans les dépôts de locomotives à vapeur de plusieurs centaines d'agents chargés d'en superviser la mise en œuvre. En 1943-1944, Louis Armand, l'inventeur du TIA, et son adjoint René Pottier utilisent ce personnel pour recueillir des renseignements sur tout le territoire. René Pottier est arrêté le 24 juin 1944, déporté en Allemagne le 15 août ; il meurt à Ellrich le 27 février 1945. Louis Armand, arrêté le premier le 24 juin, incarcéré à Fresnes, est libéré le 18 août sur l'intervention du consul de Suède Raoul Nordling.



Rapport du réseau Fana sur plusieurs types de trains, dont le TCO Lilliputaster (MRN)

Les renseignements sur les transports de troupe, les TCO (transports en cours d'opération) sont particulièrement précieux. Ils peuvent concerner l'acheminement d'une division entière, soit une soixantaine de trains. Ils sont difficiles à obtenir, car les autorités allemandes ne fournissent qu'au dernier moment les informations nécessaires à l'exécution des TCO, ce dont se plaint régulièrement la direction de la SNCF.

Le sabotage des voies et installations ferroviaires

Le chemin de fer est au cœur des mots d'ordre de sabotage de la presse clandestine, des tracts alliés et de la BBC, surtout à compter de 1943, quand la Libération devient un objectif réaliste. De janvier à septembre 1943, un tiers des 3 800 sabotages en France que l'ambassadeur Abetz signale à Berlin vise le réseau ferré. Ils concernent alors surtout les voies. Progressivement le matériel roulant des triages et dépôts ou en réparation aux ateliers, les engins et grues de secours et les installations fixes deviennent des cibles de choix.

Hantise des « roulants », le sabotage des voies ferrées n'est qu'assez rarement le fait des cheminots eux-mêmes avant le débarquement. Cependant, des agents de l'Exploitation y apportent une contribution indirecte mais essentielle, en renseignant sur les horaires des transports allemands : train de permissionnaires, de troupes en déplacement, de matériel militaire, de marchandises.

Par ailleurs, ce sont des cheminots qui permettent de corriger les insuffisances techniques et les échecs des premiers sabotages de voies, effectués à partir de

l'été 1941 avec des explosifs récupérés ou fabriqués artisanalement. Ils diffusent la technique d'écartement des rails par déboulonnage (le « détirefonnage ») et aident à rédiger de véritables manuels de sabotage. Dans les dépôts, des sabotages comme le lancement de machines dans les fosses des plaques tournantes impliquent aussi leur savoir-faire. Cependant, en parachutant du matériel sophistiqué avec des instructeurs, les Alliés forment en 1943 et, surtout, en 1944, des équipes qui agissent de façon plus rapide et font moins porter les soupçons sur le personnel de la SNCF.

Sabotage du Maastricht-Cherbourg à Airan, printemps 1942 -détail- (coll. Jean Quellien)

Près de quarante permissionnaires allemands sont tués dans deux déraillements successifs les 16 avril et 1^{er} mai 1942 à Airan. Quatre résistants communistes de Caen en sont les auteurs. Parmi eux, un cantonnier et un sémaphoriste de la SNCF. Leur réussite exceptionnelle contribue à la rédaction d'un manuel décrivant les méthodes du sabotage par « détirefonnage ». Les Allemands réagissent en embarquant des civils français comme « boucliers humains » dans les convois allemands entre Amiens et Cherbourg, en prenant et en déportant des otages communistes, juifs et cheminots (8 des Ateliers de Mézidon).



Le « sabotage insaisissable »

Saboter cause des cas de conscience redoutables aux cheminots. Couper les voies, c'est exposer la vie des « roulants » qui conduisent les trains. Saboter dans les dépôts ou les ateliers, c'est risquer d'attirer des représailles sur leur personnel : arrestations ou prises d'otages, sans compter les réquisitions pour la surveillance des locaux ou la réparation des voies et installations détruites.

Aussi les cheminots préfèrent-ils user de tout leur savoir-faire professionnel pour effectuer un maximum de « sabotages insaisissables », dont la responsabilité est difficile à déterminer ou qui sont imputables à des erreurs. Pour les hommes d'équipe et les visiteurs des triages, la meilleure façon de perturber les transports au bénéfice des Allemands est de changer les étiquettes de destination des wagons. Les ouvriers du Matériel ont des subterfuges bien plus variés pour provoquer à plus ou moins long terme l'immobilisation des

wagons ou locomotives : introduction de limaille ou de sable dans les boîtes à graisse des essieux, d'une pièce métallique dans un cylindre de locomotive, incision des boyaux de frein à air comprimé, simple aggravation de l'usure d'une pièce.

C'est dans les dépôts et ateliers de réparation qu'on pratique le plus ces formes de sabotage, pour des raisons de culture professionnelle. Les « roulants » répugnent à saboter la machine dont ils sont le plus souvent les titulaires. Et c'est sans doute le personnel de l'Exploitation, pétri de la culture du respect strict de l'horaire, qui vit le plus mal la contradiction inhérente au sabotage de voies et de machines qui servent aussi au trafic français.

La nature même de ces petits sabotages techniques, aux effets souvent différés dans le temps, rend impossible leur dénombrement exact. Ils dépassent sans doute très largement le nombre des sabotages recensés.



Article paru dans le *Bulletin des chemins de fer*, n° 2, novembre 1943, édité par France d'Abord, l'organe clandestin des FTP (IHTP)

Émanant d'une organisation en première ligne dans les sabotages et particulièrement bien implantée dans le milieu cheminot, ce texte tente de combattre les fortes réticences culturelles au sabotage dans la corporation.

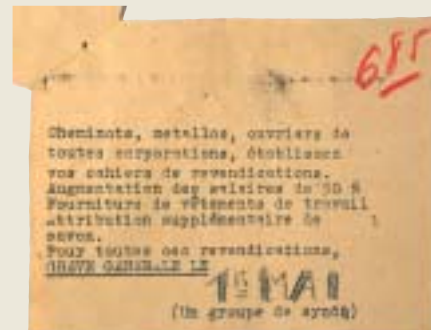
Manifestations et grèves patriotiques

Pendant quatre ans, le sentiment anti-allemand s'exprime en France dans des manifestations et des grèves, interdites et réprimées. Les prétextes majeurs de cette forme de résistance collective au grand jour sont les commémorations nationales ou des événements locaux : hommages à des aviateurs alliés abattus ou à des victimes de la répression, manifestations contre les pénuries, lutte contre le travail obligatoire en Allemagne. Aux rassemblements dans des lieux publics s'ajoutent peu à peu les débrayages au travail, dans des secteurs où la conscience de travailler pour l'occupant en vient à charger les revendications matérielles d'un sens patriotique.

Chez les cheminots, la grève est presque une arme oubliée : sa dernière utilisation massive date de 1920. Bénéficiant d'une situation sociale relativement protégée, la corporation ne recourt que faiblement aux actions revendicatives. Mais, en zone non occupée, les premières réquisitions de cheminots pour le travail en Allema-

gne provoquent une grève de grande ampleur en octobre 1942, dans plusieurs villes. Dès lors, et jusqu'à la Libération, arrêts de travail et manifestations se multiplient, à l'occasion de dates symboliques (1^{er} Mai, 14 Juillet, 11 Novembre) ou en réaction au sort frappant des collègues (envoi en Allemagne, arrestation), ou encore contre la dégradation des conditions de travail attribuée à l'occupant.

Les débrayages sont généralement très brefs, compte tenu des risques encourus. Les démonstrations patriotiques (drapeaux tricolores, *Marseillaise*) alternent ou sont cumulées avec l'expression des revendications. Mal perçues par une partie de l'encadrement, qui tend à en attribuer la paternité aux seuls militants communistes, ces actions associent cependant des cheminots de toutes sensibilités, aux yeux desquels le trafic sans cesse croissant au bénéfice de l'occupant donne aux protestations catégorielles et aux revendications matérielles une légitimité patriotique.



Papillons diffusés à l'occasion du 1^{er} mai 1943 dans les dépôts de Chambéry et d'Avignon (CAH SNCF)

Le 1^{er} mai 1943, journée traditionnelle de lutte et de revendication du mouvement ouvrier, est l'occasion de débrayages aussi bien que de sabotages sur les voies et dans les dépôts, ceux-ci occasionnant par ailleurs des mises en chômage technique. L'association de ces deux formes d'action contribue à donner aux grèves revendicatives un sens résistant.

Faire grève aux Ateliers d'Oullins

La grève du 13 octobre 1942 aux Ateliers de réparation des locomotives d'Oullins (Rhône) déclenche un mouvement qui gagne le jour même des sites ferroviaires de la région lyonnaise, de Chambéry, de Saint-Étienne, puis d'autres usines du département du Rhône, avant d'essaimer vers Marseille, Ambérieu, Roanne, Clermont-Ferrand, Béziers. Cette première grande grève cheminote après l'armistice est aussi, en France, la première manifestation collective de refus du travail en Allemagne.

Les problèmes de cette forme de résistance au grand jour apparaissent dès la discussion autour de son déclenchement : certains craignent que la grève ne mette en danger les membres du groupe de sabotage en formation dans les ateliers. Des dizaines de cheminots d'Oullins sont effectivement arrêtés dès le 13 octobre au soir. Mais la prise de conscience collective qu'elle provoque en réunissant des cheminots de sensibilités politiques différentes a un effet immédiat : elle donne lieu aux premiers tracts clandestins communs entre communistes et non-communistes en zone sud.

À Oullins même, malgré la répression et l'occupation allemande de la zone sud un mois plus tard, les grèves se succèdent désormais : le 7 avril 1943, contre les 60 heures, les pénuries alimentaires, les conditions du travail de nuit et le sort des militants emprisonnés en octobre ; le 1^{er} mai 1943 ; le 14 juillet 1943, sans consigne particulière, dans un décor de dizaines de petits drapeaux français ; le 11 novembre 1943, de 11 heures à midi avec un rassemblement pour une minute de silence ; le 1^{er} mai 1944 ; le 23 mai 1944, suite à un bombardement allié, pour protester contre le défaut du dispositif d'alerte de la défense passive. Les grèves sont plus fréquentes dans les grands ateliers du Matériel comme Oullins que dans les gares ou les dépôts : leurs ouvriers spécialisés sont les plus visés par le travail en Allemagne, suffisamment nombreux et concentrés en un même lieu pour oser ce mode d'action, et l'implantation communiste dans ce milieu avant guerre les rend plus sensibles aux mots d'ordre de la presse syndicale clandestine.



L'atelier de la chaudronnerie de fer des Ateliers d'Oullins (La Vie du rail - archives)

La grève du 13 octobre 1942 commence dans cet atelier de réparation à Oullins (Rhône), après l'affichage par la direction d'une liste de 30 cheminots désignés d'office pour travailler en Allemagne à la *Reichsbahn*. Jusqu'au classement de la SNCF parmi les entreprises protégées, en 1944, les réquisitions de cheminots pour le travail en Allemagne suscitent d'autres débrayages ou des grèves perlées.

Devant les trains de **requis** et de **déportés**

Ignorants de la nature exacte de l'univers concentrationnaire nazi, la plupart des résistants imaginent que leurs camarades déportés sont envoyés dans des sortes de camps de travail, puisqu'au même moment les Allemands imposent à des centaines de milliers de Français le travail obligatoire en Allemagne. À plus forte raison sont-ils incapables de prendre la mesure du génocide que les « évacuations vers l'Est » signifient pour les Juifs.

Aussi, quelles que soient les personnes pourchassées, la tâche la plus urgente et la plus réaliste paraît-elle de les aider à se cacher avant leur arrestation plutôt que d'arrêter les convois vers l'Allemagne. En 1943, quelques manifestations ont lieu pour tenter d'empêcher le départ des trains de requis du travail. Elles semblent avoir davantage un impact moral qu'une efficacité immédiate. Fournir des faux papiers et rechercher une « planque » demande un délai incompatible avec la prise en charge instantanée de dizaines de personnes. Il paraît encore moins envisageable d'arrêter les convois des per-

sonnes déportées pour motif de répression ou de persécution, qui sont étroitement surveillés par les Allemands et dont le départ et le trajet sont difficilement connus à l'avance.

L'action des cheminots impliqués dans ces convois est à l'image de ces priorités. Le refus par les « roulants » de conduire les trains est exceptionnel ; le seul cas connu, à Montauban, concerne un convoi de détenus politiques en cours de transfert entre deux lieux de détention en zone libre à l'automne 1942. En revanche, les gestes de solidarité individuelle sur le passage des convois abondent. Parfois, il s'agit de véritables actes de résistance, à haut risque : un agent de l'Exploitation ou de la Voie se fait le complice actif ou tacite d'une tentative d'évasion à la gare d'embarquement ou lors d'un arrêt. Bien plus souvent, il ne s'agit que d'humbles formes de solidarité, notamment à l'égard des conditions affreuses de transport des déportés : distribution d'eau ou de vivres, ramassage sur le bord des voies ferrées des messages lancés des wagons.



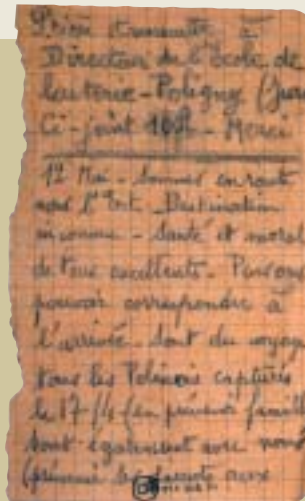
Manifestation au départ d'un train de requis, à Romans (Drôme), 10 mars 1943 (Service historique de la Défense - Photo Paul Deval)

Les manifestations contre le travail en Allemagne dans les gares, en particulier à Montluçon le 6 janvier 1943 et à Romans le 10 mars, sont importantes par la volonté de désobéissance civile qu'elles révèlent à l'égard du gouvernement de Vichy et que répercute la presse clandestine. En revanche, elles semblent n'avoir fait que retarder le départ de la plupart des requis concernés. C'est à Montluçon que la participation de cheminots est la mieux attestée, tant au dépôt que chez l'équipe chargée de conduire le train.

L'aide aux déportés

Billets manuscrits ramassés par un cheminot de Reims et mot d'accompagnement de celui-ci (MRD Besançon)

Les cheminots de la Voie ou de l'Exploitation sont les plus sollicités pour récupérer et transmettre les messages que les déportés tentent de faire passer à leur famille. Certains indiquent discrètement aux déportés l'endroit le plus approprié pour jeter ces billets et les envoient consciencieusement à l'adresse mentionnée. D'autres informent les familles qu'ils ont pu s'entretenir quelques instants avec un déporté et transmettent, parfois anonymement, les nouvelles ainsi recueillies.



Léon Bronchart en juin 1945
(Centre d'études et musée Edmond Michelet)

Le 31 octobre 1942, à Montauban, Léon Bronchart refuse de conduire un train comportant trois wagons de détenus politiques de la prison d'Eysses en cours de transfert vers Saint-Paul-d'Eyjeaux. Sanctionné d'un avertissement et d'une suppression de primes par la SNCF au lieu de la révocation d'abord proposée, Bronchart, résistant depuis 1940, est arrêté quelques mois plus tard pour détention de numéros de *Combat* clandestin. Déporté, il reviendra. Son geste courageux reste isolé. Le train qu'il a refusé de conduire est parti quelques heures plus tard.



La résistance individuelle et en petits groupes

Dans une France assommée par le désastre de juin 1940, ceux qui refusent l'armistice sont tragiquement isolés. Beaucoup peinent à regrouper d'autres personnes dans une ville ou un village, puis à élargir leur action. Peu à peu, deux types d'organisations nouvelles surgissent : les « réseaux », chargés d'une tâche spécifique par des agents en mission, le plus souvent Français libres ou Britanniques, et les « mouvements » qui recrutent par leurs propres moyens dans la population. Réseaux et mouvements finissent par couvrir tout le territoire en 1942. Mais tout au long de l'occupation des individus, de petits cercles agissent en dehors de cette résistance organisée, soit faute de contacts, soit parce qu'ils restent à sa frange, lui apportant des concours occasionnels.

Chez les cheminots, cette résistance locale, spontanée et informelle est particulièrement importante, compte tenu des opportunités multiples qui s'offrent à ceux qui veulent « faire quelque chose ». Le passage de courrier ou de personnes à travers

les lignes, les petits sabotages insaisissables sont très souvent le fait de cheminots isolés ou en petits groupes, qui se livrent à une résistance au quotidien ou occasionnelle, sans pour autant se rattacher à une organisation clandestine.

En s'implantant au sein de la SNCF, les organisations clandestines suscitent aussi des formes d'aide occasionnelles qui peuvent s'avérer cruciales pour leur survie : la complicité tacite de celui qui ferme les yeux devant le comportement anormal d'un collègue ; celle du cadre qui invente à l'intention d'un *Bahnhof* une cause accidentelle à un sabotage dont il n'est pas le responsable, pour éviter des représailles ; celle des ouvriers favorisant la fuite d'un camarade que la police allemande ou de Vichy vient chercher en plein atelier, ou celle des cheminots qui l'hébergent ensuite. Abondamment attestées, en tout cas en bien plus grand nombre que les cas inverses de dénonciation, ces pratiques relèvent de la puissante solidarité interne à la corporation.



Plaque reproduisant l'insigne porté par les membres du groupe Bayard après la libération (MRJ)

Bayard est l'exemple d'un groupe local resté indépendant pendant plus de deux ans avant de se raccrocher, à l'été 1943, à des organisations plus vastes. Créé à Joigny (Yonne) au cours de l'hiver 1940-1941 par un militaire, Paul Herbin, qui recrute rapidement deux cheminots du dépôt de Laroche-Migennes, Roger Varrey et Henri Pannequin, le groupe compte bientôt une soixantaine de membres qui s'adonnent à la propagande et à des sabotages. Même après son affiliation au mouvement Libération-Nord et à un réseau britannique, puis son rattachement aux FFI en 1944, Herbin garde l'autonomie de son organisation, qui finit par regrouper 800 hommes à l'été 1944.

Avis au personnel de la SNCF du 2 décembre 1940 (CAH SNCF)

Le transport de courrier est une activité qui, jusqu'à la suppression de la ligne de démarcation en avril 1943, a pu être le fait de cheminots à titre individuel aussi bien que de véritables filières rattachées à des organisations clandestines.

Dans un dépôt de l'est de la France, un visiteur de locomotives, Parisot, et un ouvrier de l'atelier, Thévenin, prennent une part active à la Résistance. Un jour, les Allemands viennent pour les arrêter ; Thévenin est surpris à son poste de travail. « *Tous les hommes présents pensèrent à Parisot. [...] Puisqu'on avait déjà pris l'un des deux compères, on devait déjà rechercher l'autre. Dès l'arrestation de leur collègue, quelques ouvriers, qui avaient aperçu la scène, se précipitèrent dans plusieurs directions à la recherche de Parisot. [...] Ce fut, pendant quelques minutes, une recherche palpitante. [...] Un des prospecteurs de la première minute découvrit Parisot sous la rotonde. Il passa près de lui sans même s'arrêter. "Ils viennent d'arrêter Thévenin... Taille en vitesse ! T'as pas une seconde à perdre. Ils sont partis vers la salle de service. File par la sortie de raccordement"* », souvenirs d'Étienne Cattin, sous-chef de dépôt à Lumes, Belfort et Blainville de 1941 à 1944.



Les cheminots dans les réseaux de résistance

Les réseaux opérant en France sont des organisations qui utilisent un nombre restreint de volontaires pour une tâche spécialisée : le renseignement, l'évasion ou le sabotage. Leur état-major de rattachement peut être français : le plus souvent français libre, parfois constitué par certains services de l'armée d'armistice ayant une action anti-allemande. Il peut être aussi allié : anglais, polonais, belge, hollandais, américain, soviétique. La plupart de leurs membres sont des Français, recrutés pour des aptitudes précises, attirés par la certitude d'être directement utiles aux

Alliés, par les moyens dont disposent leurs chefs (finances, liaisons radios, aériennes, maritimes), par le type d'action technique et purement militaire qu'on leur propose.

L'historiographie des réseaux, peu abondante, montre cependant que, quelle que soit leur spécialité, ils sont susceptibles de recruter au sein de la SNCF des agents permanents. C'est dans les réseaux de renseignement que la place des cheminots paraît la plus forte. Recherchés avant tout pour informer leurs chefs sur le réseau ferré, leurs « facilités de circulation » leur permettent aussi d'élargir leurs cibles à d'autres secteurs ou d'aider à la transmission rapide des renseignements.

Ils constituent donc souvent un secteur particulier de l'organisation, dirigé par des ingénieurs de la SNCF. Leur fonction leur permet de recruter parmi leurs subordonnés de la Voie et de l'Exploitation, de collecter au cours de leurs tournées les renseignements recueillis et d'en vérifier la qualité.

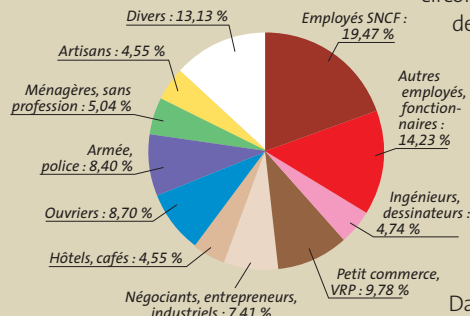
Dans les réseaux de sabotages, qui se multiplient à partir de 1943, les cheminots restent indispensables pour le repérage des objectifs ferroviaires qui implique le recrutement d'agents dans les gares et dépôts. Avant le débarquement, la participation de cheminots aux sabotages est beaucoup moins attestée, mais elle existe cependant : les instructeurs alliés apprécient le surcroît de garanties apporté par leur présence et leur aptitude à devenir eux-mêmes instructeurs dans le maniement des explosifs.

Répartition socio-professionnelle des agents du réseau Zéro-France

(d'après Françoise Rosenzweig-Leclère « La composition d'un réseau. Zéro France » in *Revue d'Histoire de la Deuxième Guerre mondiale* n°61, p. 85)

Les cheminots comptent pour près de 20% dans ce réseau de renseignement franco-belge créé en juin 1942. Des inspecteurs de la SNCF y jouent un rôle central. Ainsi Jean-Louis Delvallez, chef de la circonscription de Dunkerque, recrute

des gradés dans chaque grande gare, à Saint-Quentin, Tergnier, Compiègne, Soissons, Hirson, Laon, et les charge de s'entourer à leur tour d'informateurs. Ce type d'organisation aboutit parfois à de véritables « sous-réseaux » formés d'agents de la SNCF, par exemple au sein des réseaux Darius et Jade-Fitzroy.



Les cheminots dans les mouvements de résistance

Les « mouvements », qui naissent sans l'appui de la France libre ou des Alliés, ont pour but principal de recruter un maximum de volontaires désireux de lutter par un moyen quelconque contre l'occupation. Ils refusent donc de se spécialiser. Leurs animateurs utilisent souvent des relations militantes antérieures ou mobilisent l'opinion publique à travers des feuilles clandestines qui en viennent progressivement à exposer de vrais programmes politiques et sociaux pour l'après-guerre, en réaction au régime collaborateur et autoritaire de Vichy.

Une dizaine de mouvements parvient à dépasser le cadre régional. Parmi eux, la plupart portent le nom de leur journal : Combat, Libération, Franc-Tireur, Témoignage chrétien pour la zone sud ; Libération (zone nord), Défense de la France, Résistance pour la zone occupée. Dans celle-ci, la présence allemande amène certains mouvements à privilégier les objectifs militaires : renseignement et sabotages. C'est le cas de l'Organisation civile et militaire (OCM), de Ceux

de la Libération et de Ceux de la Résistance.

La présence des cheminots dans les mouvements est plus dispersée que dans les réseaux et moins importante dans leur hiérarchie, mais ils constituent un rouage indispensable à leur extension de ville en ville. Leur fonction la plus fréquente consiste à transporter la presse ou le courrier clandestins. On trouve souvent, dans un même centre ferroviaire, des cheminots agissant chacun de leur côté pour un mouvement différent. Certains rendent service à plusieurs mouvements simultanément, parfois en plus du travail qu'ils font pour un réseau.

Ces cas fréquents d'« appartenances multiples » distinguent les recrutements par affinités politiques de ces mouvements de l'affiliation à un parti politique en temps de paix. Pour les résistants de « la base », le sentiment d'appartenir à une minorité unie par le devoir de recruter pour le combat patriotique commun prime sur toute autre considération.



Eugène d'Hallendre (MR Bondues)

Contrôleur technique en poste à Arras, tout en habitant La Madeleine (près de Lille), Eugène d'Hallendre est un cas extrême d'activités menées au profit d'organisations multiples : après avoir d'abord rédigé et déposé ses propres tracts dans les gares et dans les trains, il diffuse ensuite *La Voix de la Nation*, puis l'organe du mouvement régional *La Voix du Nord*, auquel il fournit du papier. Il devient aussi un des responsables de l'OCM dans le Nord - Pas-de-Calais. Par ailleurs, il convoie des aviateurs britanniques jusqu'à Paris, pour le compte des réseaux Pat O'Leary et Comète et renseigne le réseau Centurie sur la production des usines qui travaillent pour le compte de l'Allemagne. Arrêté le 20 juillet 1943, en même temps que son épouse et son fils Edgar qui participaient à ses activités, il est fusillé à Bondues le 27 décembre 1943. Déportée, M^{me} d'Hallendre reviendra du camp de Gross Rosen. Edgar, détenu à la citadelle de Huy, échappe *in extremis* à la déportation.

Le Parti communiste clandestin

Interdit depuis le pacte germano-soviétique, reconstitué clandestinement après l'armistice avec un noyau dur de militants, le PCF privilégie les luttes sociales plutôt que la libération nationale jusqu'à la création du « Front national pour l'indépendance et la libération de la France » en mai 1941. L'invasion de l'URSS par Hitler, en juin, conduit la direction de son appareil clandestin à abandonner sa conception de la « guerre impérialiste » qui renvoyait dos à dos les occupants et ceux qui les combattent, Anglais et Français libres.

La lutte armée que le PCF lance alors l'isole cependant des mouvements de résistance, qui désapprouvent les attentats contre les soldats allemands, occasions de représailles disproportionnées. Il faut attendre l'automne 1942 pour que le durcissement de l'occupation provoque des rapprochements. Le sacrifice des militants du PCF et les victoires soviétiques à l'Est lui permettent ensuite d'accroître son influence bien au-delà de ses propres rangs, grâce à ses multiples organisations.

Malgré les divisions internes provoquées par le pacte germano-soviétique chez les cheminots communistes comme dans le reste du PCF, l'implantation ancienne

de celui-ci dans la corporation se révèle déterminante après l'armistice. De l'été 1940 à l'automne 1941, ce sont des cheminots qui assument, avec les militantes, un rôle-clé dans la reconstitution d'une organisation clandestine communiste. Dans de nombreuses régions (Bretagne, Nord, axes Paris-Marseille et Paris-Toulouse), l'activité communiste renaît et se développe autour des centres ferroviaires. Les cheminots assurent en effet le transport de la presse clandestine, du matériel pour la réaliser, des directives des instances parisiennes, protègent les déplacements de leurs représentants ou des agents de liaison. Les responsabilités locales ou régionales de certains d'entre eux avant guerre les transforment en chefs clandestins reconnus, mais aussi particulièrement exposés à la répression.

La spécificité de l'organisation communiste consiste à multiplier les structures clandestines en direction des « masses », malgré les coupes sombres de la répression. Ainsi, pendant longtemps ce sont les mêmes cheminots communistes qui reconstituent les cellules du Parti, animent l'action syndicale et la lutte armée.



Georges Wodli (IHS)

Ajusteur aux Ateliers de Bischheim, ce cheminot communiste membre du comité central du parti depuis 1932 est la cheville ouvrière de la reconstitution clandestine du PCF en Alsace - Moselle annexée. Il fait ou dirige tout : rédaction de tracts, parution de *L'Humanité* en version bilingue, organisation de filières d'évasion, de groupes de sabotages. Se déplaçant souvent à Paris grâce à la complicité de collègues, il est arrêté par la police française à Chatou en octobre 1942. Livré aux Allemands, il meurt en détention au camp de concentration du Struthof, en avril 1943, dans des conditions atroces.

Les syndicats clandestins

Comme dans bien d'autres professions, l'engagement de syndicalistes cheminots dans la Résistance suit deux orientations très différentes, à cause de la fracture réouverte par le pacte germano-soviétique au sein de la CGT entre communistes et réformistes.

Des syndicalistes communistes, exclus de la CGT à l'automne 1939 à la suite de l'entrée des troupes soviétiques en Pologne et dont les *leaders* Sémard et Tournemaine ont été arrêtés, font paraître après l'armistice une *Tribune des cheminots* illégale et suscitent des « comités populaires » tentant d'exploiter le mécontentement devant les pénuries. Cette presse syndicale clandestine suit la ligne du PCF. Après le 22 juin 1941, elle relie constamment aux luttes sociales la libération nationale et relaye toute la palette des actions préconisées contre l'occupant : sabotages, grèves ou manifestations.

Cette presse syndicale clandestine n'a pas d'équivalent du côté des syndicalistes cheminots réformistes ou chrétiens, car ceux-ci s'engagent individuellement dans des mouvements de résistance comme Libération-Nord en zone occupée, Libération-Sud, Témoignage chrétien et Combat en zone sud. Ils privilégient des formes d'action directe (renseignement, aide aux pourchassés) et diffusent le journal du mouvement. Leur activité syndicale clandestine se limite à organiser le noyautage de leur fédération légale, y compris au sommet, pour ne pas en laisser le contrôle total aux partisans du régime de Vichy et de la collaboration.

À partir de l'automne 1942, la lutte contre le travail en Allemagne conduit au rapprochement entre les deux tendances de la CGT clandestine, qui forment à nouveau une confédération unique en avril 1943. Chez les cheminots,



le rapprochement entre réformistes et communistes de la CGT se concrétise à l'occasion de l'organisation pratique de la Charte des cheminots, en 1943. Comme les syndicats légaux en sont chargés, les syndicalistes résistants s'entendent pour prendre le contrôle de leur syndicat légal, afin de torpiller la Charte. Au sein de la CGT réunifiée, les communistes, forts de leur expérience des années passées, gardent un rôle moteur dans l'orientation de la presse syndicale clandestine destinée aux employés de la SNCF.



Avis de recherche du 4 juillet 1942 des évadés de Compiègne, dont Jules Crapier (MRN)

Membre du secrétariat de la CGT cheminots en 1939, animateur des premiers comités populaires cheminots, Jules Crapier est arrêté en octobre 1940 par la police française. Interné dans différents camps, il s'évade de Compiègne avec des camarades le 22 juin 1942 et est nommé en juillet 1943 responsable national des comités populaires des cheminots. Avec les réformistes Ouradou et Clerc, qui résistent au sein du mouvement Libération-Nord tout en étant membres du bureau exécutif de la Fédération légale CGT, Crapier, Tournemaine et Hernio prennent le contrôle de celle-ci en février 1944. Ils utilisent désormais son fichier et son matériel pour diffuser la presse illégale.

Les groupes paramilitaires

En France, le parti communiste est la première organisation clandestine à former, à l'été 1941, des groupes se consacrant aux sabotages et aux attentats anti-allemands, bientôt regroupés dans les Francs-tireurs et partisans (FTP). En 1942, des mouvements de résistance créent des groupes francs de saboteurs tout en préparant avec la France libre l'Armée secrète, un corps de volontaires à armer et instruire en vue de la Libération. Mais c'est en 1943 que la lutte armée commence à se généraliser, tout en sortant des villes : parmi les maquis nés du refus du travail en Allemagne, certains pratiquent la guérilla.

Les premiers cheminots qui intègrent les groupes armés communistes font partie des rares militants prêts à surmonter les réticences de leur culture internationaliste, leur inexpérience, les risques considérables qu'ils courent et les représailles sur les otages qu'implique la stratégie de la lutte armée. Très peu nombreux, ils sont parfois utilisés pour de tout autres compétences que celles de leur profession. Ils permettent cependant aux FTP de diffuser les techniques du sabotage ferroviaire ; mais le petit nombre de sabotages de voies ferrées avant l'été 1943 montre la difficulté de populariser dans la corporation, même auprès des sympathisants, une forme d'action si problématique.

À partir de 1943, de nombreuses formations paramilitaires comprennent des cheminots : les FTP surtout, qui recrutent maintenant bien au-delà de la mouvance

communiste, mais aussi les groupes francs des grands mouvements de résistance et des groupements régionaux comme les Corps francs Vengeance en région parisienne ou les Groupes Veny dans le Midi. Recrutés avant tout pour renseigner sur les cibles ferroviaires ou pour les saboter, ils gardent en général leur couverture professionnelle. Même après la naissance des maquis, les cheminots sont trop précieux par les renseignements qu'ils leur fournissent pour les rejoindre. C'est quand ils sont repérés qu'ils passent dans la clandestinité. Les saboteurs ont souvent commencé par agir en petits groupes autonomes, dans leur atelier ou leur dépôt. Ils se rattachent à une grande organisation pour recevoir appui matériel et directives générales.



Manuel de sabotage sous sa fausse couverture *Défense passive* (MRN)

Les communistes sont les premiers à diffuser à l'échelle de la zone occupée, à partir de l'été 1942, un manuel du saboteur sous couverture factice – subterfuge fréquemment utilisé pour masquer la littérature clandestine. La direction parisienne des FTP s'est déplacée en Normandie pour tirer les leçons des sabotages par « détérioration » réussis au printemps à Airan. Le manuel recommande aussi l'utilisation des explosifs, mais cette technique continue à relever du bricolage.



Le NAP-Fer

L'unification de la Résistance, qui aboutit à la création du Conseil national de la Résistance en mai 1943, commence en 1942 par la création de « services centraux » communs aux grands mouvements de zone non occupée et financés par la France libre. Parmi ceux-ci, le Noyau-tage des administrations publiques (NAP) a pour but de coordonner l'action clandestine des fonctionnaires résistants afin de préparer à la fois l'action militaire et la prise du pouvoir politique à la Libération. Un NAP séparé est créé dans deux secteurs essentiels à l'aide au débarquement allié : les PTT et la SNCF.

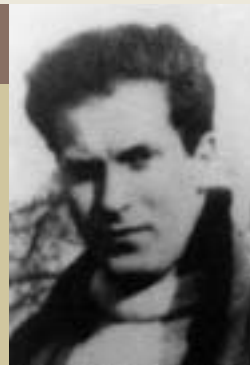
Le NAP-Fer s'organise d'abord en zone sud au sein des Mouvements unis de Résistance (regroupant Combat, Libération et Franc-tireur) sous l'impulsion de Jean-Guy Bernard, responsable du mouvement Combat, et sous la direction de René Hardy. À l'été 1943, il s'étend à la zone nord où les contacts établis par Bernard avec l'ingénieur de la SNCF Louis Armand lui permettent d'intégrer un groupe de cadres de la SNCF grâce auxquels il peut couvrir tout le territoire par une organisation nouvelle structurée par régions. Comme les autres services centraux, la direction nationale du NAP-Fer s'installe à Paris.

Au NAP-Fer, comme dans toute la Résistance en 1943, on débat de la pertinence des « actions immédiates » avant le débarquement. Les « attentistes » n'admettent que des sabotages immédiats très ciblés, ne voulant pas exposer inutilement les cheminots dont le rôle d'informateurs pour la préparation du Jour J leur paraît bien plus important. Ils veulent aussi maintenir le plus longtemps possible la part du trafic ferroviaire essentielle au ravitaillement des Français. Les « activistes » jugent les sabotages indispensables dès ce moment pour aguerrir les équipes, développer l'influence de la Résistance sur la population, convaincre les Alliés de leurs capacités à gêner l'ennemi.

En pratique, le NAP-Fer pèse peu sur les « actions immédiates » effectuées, qui se décident à l'initiative des groupes locaux de cheminots ou des réseaux et des organisations paramilitaires qui les chapeautent.

Jean-Guy Bernard (1917-1944), -détail-
(Service historique de la Défense - DR)

Secrétaire général du mouvement Combat, co-organisateur du NAP avec Claude Bourdet, ce jeune polytechnicien trouve le contact en zone nord avec Louis Armand grâce aux liens entre anciens élèves de l'École. Chef national du NAP-Fer, il s'oppose à Armand à propos des « actions immédiates, dont il est un partisan résolu. Arrêté fin janvier 1944, il meurt au cours de son transfert vers Auschwitz.



Polytechnicien, ingénieur des Mines, entré au PLM en 1934, en 1943 ingénieur en chef au service Matériel et Traction de la région Sud-Est, il met Jean-Guy Bernard en contact avec des cadres résistants qui occupent d'importantes fonctions dans les différentes régions de la SNCF. Grâce aux informateurs dont il dispose déjà, via René Pottier, parmi les agents de surveillance du TIA (système de traitement des eaux de chaudière des locomotives), Armand apporte au

NAP-Fer un atout considérable en matière de renseignement. En 1944, il devient le chef national du NAP-Fer, qui est alors un « service SNCF » rattaché directement au délégué militaire national, Chaban-Delmas. Il continue à privilégier la collecte de renseignements, tout en recommandant des sabotages ciblés à l'approche du débarquement.

Louis Armand (1905-1971) (Fondation de la Résistance, fonds Résistance-Fer)



La place des cheminots dans la Résistance

Les organisations clandestines ont constitué après la guerre des dossiers sur leurs membres pour faire valoir leurs droits à pension ou à décoration. Ils concernent environ 260 000 personnes pour la France entière. Plusieurs départements ont été étudiés.

Les employés de la SNCF figurent parmi les corporations les plus représentées : ils constituent de 6,5% (dans le Pas-de-Calais) à 17% (dans l'Ille-et-Vilaine) des résistants ainsi recensés. Les organisations où ils sont les plus nombreux se regroupent en deux pôles : la résistance technique et militaire de certains réseaux, puis du NAP-Fer, où on retrouve en particulier des cadres de la SNCF, et une résistance animée par des militants communistes, qui réactive les liens politiques ou syndicaux, s'appuie sur des formes de lutte d'avant guerre, et recrute en milieu ouvrier, en particulier dans les dépôts et ateliers. Mais il est peu d'organisations clandestines où les cheminots ne soient pas présents : une sur douze dans la Somme.

Ces chiffres suffisent à confirmer que la corporation est bien parmi les plus sol-

licitées pour entrer dans la Résistance organisée. Mais ils ne mesurent pas les occasions tout aussi nombreuses qui se sont offertes aux agents de la SNCF, en dehors des organisations clandestines, de manifester une opposition individuelle à l'occupation en prenant le risque d'effectuer un sabotage isolé ou d'aider occasionnellement des résistants ou des réprouvés du régime. La répartition au sein d'organisations clandestines distinctes occulte aussi les pratiques d'entraide entre cheminots de groupes différents, nombreuses pour des hommes pratiquant avant tout une résistance sur le lieu de travail et qu'unissent de multiples liens de solidarité.

Malgré leur très faible nombre à la SNCF, des cheminotes pratiquent cette résistance de type professionnel. Leur engagement ne doit pas faire oublier celui des femmes, filles et sœurs de cheminots, indissociable de celui de leur mari, père ou frère lorsqu'elles participent à l'hébergement d'un camarade ou lorsque, comme à Oullins le 13 octobre 1942, elles prolongent la grève dans les ateliers par une manifestation devant la mairie.



Suzanne Bureau (1905-1985), garde-barrière sur la voie Dreux-Chartres (IHS)

Déléguée des gardes-barrières au réseau de l'État avant guerre, militante communiste, Suzanne Bureau diffuse des tracts avant de passer à la clandestinité en avril 1942 pour échapper à l'arrestation. Elle travaille sous la direction de Maria Rabaté au FN, puis passe aux FTP en 1943 : elle est agent de liaison entre le comité militaire national et l'interrégion Bretagne.