

Francia – Forschungen zur westeuropäischen Geschichte

Bd. 31/3

2003

DOI: 10.11588/fr.2004.3.46189

Copyright

Das Digitalisat wird Ihnen von perspectivia.net, der Online-Publikationsplattform der Stiftung Deutsche Geisteswissenschaftliche Institute im Ausland (DGIA), zur Verfügung gestellt. Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

MARIE-NOËLLE POLINO

L'ASSOCIATION POUR L'HISTOIRE DES CHEMINS DE FER EN FRANCE (AHICF), PARTENAIRE DE L'HISTOIRE DE LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE

L'intérêt de l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France pour et, si l'on veut bien, sa contribution à l'histoire de la Deuxième Guerre mondiale ne remontent pas aux origines de l'Association. Au contraire, son comité scientifique, tel qu'il a été constitué à l'automne 1989, dix-huit mois après la création de l'association, comprenait moins de spécialistes du XX^e que du XIX^e siècle, considéré comme le siècle des chemins de fer, fils de la première Révolution industrielle¹. Dans une telle perspective, les guerres étaient pensées comme des ruptures dans une histoire des chemins de fer technique, économique, sociale et étudiées sous l'angle du rôle logistique des chemins de fer ou des remises en cause et des reconstructions innovantes dont elles sont l'occasion forcée.

Ces quelques pages présentent les travaux réalisés depuis 1992 et une suite de projets qui, développés jusqu'à la fin de 2005 pour le moins, font de l'histoire des chemins de fer français, de la SNCF et des cheminots pendant la Deuxième Guerre mondiale une des priorités de notre association. Elles témoignent donc d'une avancée spectaculaire, commune à l'historiographie en général. Cependant, il ne faut pas y voir la critique facile et satisfaite d'étapes dépassées: plus on avance vers l'horizon, plus la perspective s'élargit. Il s'agira donc surtout de montrer que le champ de plus en plus vaste ouvert à la recherche offre mais aussi exige, sans cesse, de nouveaux travaux.

La mission

L'AHICF a pour mission d'être un intermédiaire entre les professionnels du rail, c'est-à-dire le secteur économique des transports ferroviaires qui assure son fonctionnement, et la recherche professionnelle². Elle assure cette médiation en proposant aux uns sources et res-

1 Le comité scientifique de l'AHICF est aujourd'hui composé de: Étienne Auphan, géographe, professeur à l'université de Paris-Sorbonne (Paris IV); Christophe Bouneau, historien, professeur à l'université Michel-de-Montaigne – Bordeaux III; Karen Bowie, historienne de l'art, maître-assistant à l'École d'architecture de Versailles; François Caron, historien, professeur émérite à l'université de Paris-Sorbonne (Paris IV); Christian Chevandier, historien, maître de conférences à l'université Paris I-Panthéon-Sorbonne; Gabriel Dupuy, géographe, professeur à l'université Paris I-Panthéon-Sorbonne; Gilles Ferréol, sociologue, professeur à l'université de Poitiers; Jean Fosseyeux, inspecteur général honoraire des Affaires culturelles; Jean-Michel Fourniau, socio-économiste des transports, chargé de recherche à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité; Michèle Merger, historienne, chargée de recherche au C.N.R.S. (Institut d'histoire moderne et contemporaine); Émile Quinet, économiste, professeur à l'École nationale des ponts et chaussées; Georges Ribeill, sociologue et historien, directeur de recherche à l'École nationale des ponts et chaussées (LATTS); Maurice Wolkowitsch, géographe, professeur émérite à l'université de la Méditerranée.

2 L'AHICF regroupe 4 entreprises ou groupements: SNCF, RATP, RFF, Fédération des industries ferroviaires, environ 35 personnes morales (instituts de recherche, associations, collectivités publiques, syndicats) et 350 membres particuliers.

sources documentaires et thèmes de recherche et en aidant les autres à répondre, par une démarche historique, aux questions qu'ils se posent sur leur passé professionnel. Parallèlement, et de façon complémentaire, elle encourage la rencontre entre professionnels de la recherche et érudition locale et, dans le domaine du patrimoine historique et culturel des chemins de fer, facilite les relations entre les partenaires de sa conservation et de sa mise en valeur – entreprises, administrations de la Culture, institutions culturelles, collectivités locales, associations de défense du patrimoine.

Ces ambitions croisées se traduisent par l'allocation de dix à quinze bourses d'étude par an, des colloques, des publications. Cependant, si l'association est un intermédiaire actif, elle propose sans diriger et n'est elle-même le concepteur de programmes de recherche qu'exceptionnellement, quand elle est le destinataire de commandes de recherche. Dans ce cas, l'AHICF assure la « maîtrise d'ouvrage déléguée » de projets dont elle élabore les objets, les dimensions et les « produits » en réponse à la question d'un acteur d'aujourd'hui.

Première étape, 1992–1999: un effort de mémoire de l'entreprise

Quand, en juillet 1992, date du cinquantenaire de la rafle du Vel'd'hiv', la SNCF fut saisie par la campagne de presse lancée par Kurt Werner Schaechter qui fit publier des copies de factures adressées par la SNCF après la Libération au préfet de la Haute-Garonne pour des transports d'internés, elle dut reconnaître la méconnaissance, par elle-même et par le public, des procédures exactes des déportations de persécution et du rôle des transports par fer dans ce processus.

En effet, du fonctionnement de la SNCF pendant la Deuxième Guerre mondiale, une rapide bibliographie établie par l'AHICF le montra, on ne savait presque rien. Les travaux de Paul Durand, juriste, cadre supérieur de la SNCF, qui avaient en 1968 abouti à un ouvrage « La SNCF dans la guerre, sa résistance à l'occupant »³, et au dépôt aux Archives Nationales des témoignages qu'il avait recueillis à l'occasion de sa préparation, dataient alors de presque trente ans et n'avaient pas été prolongés récemment par des recherches historiques. Pourtant, depuis lors, davantage d'archives avaient été mises à la disposition des chercheurs tandis que la SNCF avait commencé trois ans plus tôt, en 1989, date du détachement d'un conservateur de la direction des Archives de France à sa direction générale, à organiser ses archives et à traiter ses archives historiques sans qu'elles soient néanmoins encore ouvertes à la recherche.

L'AHICF fit valoir à l'entreprise que seule une étude documentaire qui ferait l'inventaire détaillé des archives de la SNCF concernant la période de 1938 – date de la création de la SNCF – à 1947 et repérerait les fonds publics disponibles par ailleurs pourrait donner à la recherche les moyens d'établir les faits et de les interpréter et, à l'entreprise, ceux de répondre aux questions de la presse – éventuellement, à celles de la justice – en connaissance de cause. Il s'agissait de faire l'inventaire de toutes les sources disponibles sur l'histoire de la SNCF pendant l'Occupation et, en particulier, d'élucider les procédures des déportations, comme un préalable à des travaux historiques ultérieurs.

La réponse de l'Institut d'histoire du temps présent (IHTP) à cette sollicitation, fixée par une convention de recherche signée le 13 novembre 1992, a insisté, d'une part, sur la nécessité de dépasser l'inventaire des sources et de « traiter l'ensemble de l'histoire de l'entreprise durant la Deuxième Guerre mondiale, afin de mieux comprendre les aspects les moins connus, qui [devaient être] l'objet d'une investigation particulière: la stratégie propre d'une entreprise publique qui dépendait à la fois de la tutelle de Vichy et des contraintes de l'occu-

3 Paul DURAND, *La SNCF dans la guerre, sa résistance à l'occupant*, préface de Louis ARMAND, Paris (PUF) 1968, collection « Esprit de la résistance ».

pant allemand, son rôle dans les déportations, l'épuration de l'entreprise à la Libération, sans oublier d'autres points comme l'amorce d'une histoire des cheminots pendant la guerre⁴.

D'autre part, les chercheurs impliqués dans ce travail ont réclamé un traitement d'urgence des fonds d'archives de l'entreprise susceptibles de concerner les années de guerre. Cette dernière condition n'étant pas immédiatement remplie⁵, Christian Bachelier, chercheur contractuel au CNRS, chargé de cette étude placée sous la responsabilité scientifique d'Henry Rouso, directeur de recherche au CNRS et directeur de l'IHTP, dépouilla en priorité les fonds du conseil d'administration de la SNCF pour les années concernées, sans pouvoir bénéficier des archives des différents services de la direction générale ou de fonds régionaux aujourd'hui disponibles. Les délais correspondants justifiaient le 12 février 1994 un avenant à la convention passée entre la SNCF et l'IHTP qui prorogeait les travaux, la médiation de l'AHICF, après la phase de lancement, n'étant plus souhaitée par les deux partenaires.

Remis à la SNCF en septembre 1996, le résultat de la recherche, «La SNCF sous l'Occupation allemande, 1940–1944» se présente sous la forme d'un rapport intitulé «Rapport documentaire» car, eu égard au souci premier de l'entreprise de mieux connaître les sources disponibles, il privilégie volontairement la présentation des archives utilisées. Il se compose de quatre volumes: deux volumes de synthèse d'un total de 914 p. (482 + 432) et deux volumes d'annexes recensant et reproduisant des documents d'archives provenant des archives de la SNCF, des Archives nationales françaises et des archives allemandes («Généralités»: 374 p., 87 pièces; «Les déportations»: 299 p., 110 pièces)⁶.

Mais, quatre ans après la commande, non seulement le contexte de la mémoire de la Deuxième Guerre mondiale s'était modifié mais les commanditaires directs du rapport avaient quitté l'entreprise: l'AHICF se trouvait donc, par défaut, chargée officieusement de la non-diffusion des résultats d'une recherche qui non seulement était nécessairement partielle, mais qui ne pouvait être utilisée et diffusée que dans le cadre d'une politique, concertée entre les deux partenaires, de recherche ou de communication qui n'avait pas été envisagée. Il ne restait plus qu'à protéger les données recueillies, à la demande de l'auteur et à celle de l'IHTP, dans l'intérêt de celui-là, tout en continuant d'évoquer la nécessité urgente pour l'entreprise de veiller à la constitution de ses fonds historiques et à susciter l'expression d'une volonté conjointe du commanditaire et des auteurs du rapport de voir le travail publié sous une forme qui aurait convenu aux deux parties.

Il faut remarquer cependant que les chercheurs professionnels n'ont pas montré alors un intérêt prioritaire pour le rôle et le fonctionnement de la SNCF pendant la guerre ni, plus largement, pour les transports. Considérés comme le lien nécessaire entre autorités d'occupation et «État français» ou acteurs économiques français, ils n'ont pas focalisé une attention qui était réservée aux deux extrémités de la chaîne, celle-ci n'étant mentionnée que dans le cas d'une rupture qui met son rôle en évidence.

4 Introduction donnée par Henry Rouso au rapport.

5 Le Centre d'archives historiques de la SNCF au Mans a été ouvert en 1995; l'«État sommaire des versements conservés par le Centre d'archives historiques de la SNCF, incluant des archives de la période 1938–1948», résultat des travaux de Laurence PETIT-BOUR, a été publié sur le site Internet www.ahicf.com en 2001 (il est mis à jour et augmenté chaque année).

6 L'ensemble peut être consulté au Centre de documentation de la SNCF, 45, rue de Londres, F-75008 Paris, sur rendez-vous au 00 33 / (0)1.53.42.90.05; à la bibliothèque de l'Institut d'histoire du temps présent, 61, av. du Président-Wilson, F-94235 Cachan Cedex, sur rendez-vous au 01 47 40 68 13; le résumé fourni par l'auteur et les deux volumes de texte sont publiés sur l'Internet, sur le site: www.ahicf.com.

À l'automne 1997, le procès de Maurice Papon mettait de nouveau en scène les trains affrétés par les autorités françaises de zone libre pour assurer le départ des internés, en particulier de la gare de Bordeaux – Saint-Jean vers Drancy⁷. Curieusement, ce n'est pas à ce moment que les *media* reviennent avec insistance sur le transport des internés vers les camps et vers l'Allemagne⁸. Ce sont, de nouveau, les plaintes déposées contre la SNCF au début de 1999 pour complicité de crime contre l'humanité par des enfants de déportés disparus qui relancent des interrogations publiques sur l'état des archives de la SNCF et sur le destin du rapport de Christian Bachelier, aiguillonnées par l'analyse de l'ouvrage publiée le 4 février 1999 par Eric Conan dans *l'Express*, suivie d'un article critique, tant à l'égard de l'IHTP que de la SNCF, par Jürg Altwegg dans la *Frankfurter Allgemeine Zeitung* le 28 août⁹. Parallèlement, les organisations syndicales de la SNCF pressent celle-ci d'abandonner la réserve de mise dans une affaire judiciaire et de s'exprimer publiquement dans le débat qui s'est largement ouvert dans la presse et à la télévision sur sa responsabilité afin de défendre des cheminots qui s'estiment mis en cause collectivement, quelle que soit la génération concernée; un dossier des « Cahiers de l'Institut d'histoire sociale de la Fédération CGT Cheminots », en juillet 1999, reprend le dossier de presse et dénonce « l'assourdissant silence de la SNCF » qu'il oppose au souvenir de la Résistance.

C'est donc entre justice, entreprise, *media*, et demande sociale que les historiens devront faire une deuxième entrée.

Deuxième étape, 1999–2001: la commande d'un événement à caractère scientifique

En 1999 il était clair pour tous que l'histoire restait à écrire et que les connaissances acquises n'étaient pas suffisamment diffusées. L'AHICF avait proposé à ses partenaires, en 1997–1998, d'organiser une journée de débats assurant la « réception » du rapport de Christian Bachelier par son commanditaire et par la communauté scientifique comme des programmes de recherche à moyen terme destinés à poursuivre l'inventaire des sources et à apporter des connaissances permettant d'éclairer les débats. En septembre 1999 lui est parvenue de la part de la présidence de la SNCF une tout autre commande: celle d'un colloque qui devait être un événement à caractère scientifique, c'est-à-dire une affirmation publique de l'entrée de l'entreprise publique et de l'histoire dans un débat d'actualité – tout en nourrissant ce débat de réflexions approfondies sur un état des lieux de la recherche couvrant non seulement l'Occupation mais la Deuxième Guerre mondiale, sinon la première décennie de la SNCF. Réuni à l'Assemblée nationale les 21 et 22 juin 2000 sous la présidence de René Rémond après de nombreuses négociations menées avec tous les partenaires qu'impliquait une telle manifestation, le colloque démontra combien ces prises de position étaient attendues par l'opinion tout en révélant l'étendue des recherches à conduire; ouvert par un état des sources disponibles à la SNCF, dont le repérage avait été engagé pendant les mois précédents, et par un aperçu des fonds publics mobilisables, de volume beaucoup supérieur, il permit à plusieurs courants de recherche de s'exprimer tout en prouvant les limites des connaissances acquises. Les procédures de contrôle du fonctionnement de l'entreprise par l'administration de Vichy et par la *Reichsbahn* et les autorités d'Occupation, y compris en ce qui concerne les déportations, son bilan économique pendant les années de guerre ou, par exemple, le sort réservé aux 10 000 cheminots « détachés à la *Reichsbahn* », dont plusieurs

7 Arrêt de la chambre d'accusation, 18 septembre 1996.

8 *La Dépêche de Toulouse*, 11 octobre 1997, publie néanmoins un article qui reproduit à nouveau une facture de la SNCF adressée au ministère de l'Intérieur « des convois de déportés payés après la Libération ».

9 Qui a donné lieu à une réponse du président de la SNCF sur *Radio-Classique* le 11 septembre 1999.

interpellèrent les intervenants, restaient et restent encore à préciser. C'est l'intervention de très nombreux témoins et défenseurs de la mémoire de la Deuxième Guerre mondiale dans les débats qui a engagé l'AHICF à les publier intégralement et rapidement, tout comme les interventions du président de la SNCF et de membres du gouvernement qui ont encadré le colloque dans tous les sens du terme et qui prenaient valeur de document de la politique publique de la mémoire¹⁰.

L'intervention de l'État et celle de l'entreprise publique ont placé en effet cette réunion dans la série des démarches engagées par des entreprises publiques et des administrations depuis les années 1992–1995 pour assurer la connaissance des faits et leur réparation – sans aller néanmoins, comme d'autres, jusqu'à une reconnaissance qui impliquerait la responsabilité de l'entreprise actuelle pour des actes dont la justice, à ce jour, l'a désolidarisée, mais les actions se poursuivent. Sa solidarité avec les victimes, la SNCF l'exprime depuis lors par des contributions à des commémorations et à des institutions qui transmettent leur mémoire¹¹, mais le débat reste ouvert et est périodiquement relancé tant sur son rôle historique que sur sa responsabilité d'hier et d'aujourd'hui et sur la pertinence de ses interventions récentes.

Troisième étape, 2002 ...: les réponses de l'histoire?

À l'AHICF est restée la mission de répondre à l'appel lancé par l'État et par l'entreprise «aux historiens», ce qui revenait pour elle à appliquer pleinement ses compétences à présent traditionnelles à la période de la Deuxième Guerre mondiale. Le dossier adressé chaque année aux directeurs de travaux universitaires pour susciter des candidats à des bourses de recherche insiste sur les possibilités ouvertes aux travaux qui porteront sur la Deuxième Guerre mondiale par l'ouverture de fonds toujours plus abondants. L'AHICF suit le déroulement de plusieurs thèses en cours, en cherchant à faciliter l'accès aux sources et les échanges entre jeunes chercheurs, invités régulièrement à rendre compte de leurs travaux devant des publics divers.

Parallèlement, l'association s'attache à susciter de nouvelles sources et à préserver souvenirs et témoignages de la Deuxième Guerre mondiale. Les témoignages recueillis dans l'année qui a précédé le colloque sont aujourd'hui transcrits, déposés aux archives de la SNCF et pleinement consultables. Des extraits choisis, augmentés de récits suscités par le colloque chez des témoins, ont été réunis en volume et publiés, avec des archives inédites et des documents¹². Le comité scientifique de l'AHICF, convaincu par l'expérience, a décidé d'élaborer une collecte d'archives orales accompagnée par un recensement des témoignages existants, priorité à laquelle l'association consacra ses ressources pendant quatre années et qui comprend, bien entendu, la collecte de témoignages de cheminots sur la période 1939–1945.

Il faut néanmoins convenir de la difficulté d'un champ de recherche qui, pour être proposé de façon plus pressante, n'est pas plus souvent adopté par des étudiants, même s'il a suscité des vocations récentes et notables d'historiens ou de politistes. Il concentre, outre la dispersion des sources et les aléas de leur accès, la difficulté des études sur la Deuxième Guerre mondiale qui demandent au chercheur débutant pour le moins des capacités exceptionnelles de synthèse d'une abondante bibliographie – surtout dans le cadre de travaux limités à une année universitaire comme les maîtrises ou masters – et celles de travaux sur la

10 Marie-Noëlle POLINO (éd.), *Une Entreprise publique dans la guerre, la SNCF 1939–1945*, Paris, PUF, 2001, 424 p. Les textes des communications (mais non les débats), les allocutions des personnalités et les conclusions d'Henry ROUSSO sont disponibles sur le site Internet: www.ahicf.com.

11 Voir le site: www.french-railways-ww2.org.

12 Marie-Noëlle POLINO, *Les cheminots dans la guerre et l'Occupation. Témoignages et récits*, dans: *Revue d'histoire des chemins de fer*, hors série 7, novembre 2002 (2^e éd. augmentée 2004).

SNCF, réputée jalouse de ses savoirs techniques, et sur un monde cheminot qui a tendance à mettre en avant ses particularités pour se réserver à l'expertise de quelques-uns.

À ces activités qui relèvent de l'ingénierie de la recherche s'ajoutent deux projets complémentaires et un souhait nécessaire.

L'AHICF a été citée parmi les ressources sur lesquelles devait pouvoir s'appuyer le Groupement de recherche 2539 du CNRS «Les entreprises françaises sous l'Occupation», créé en 2002 pour quatre ans. Elle a donc proposé à ses responsables d'orienter à son 4^e colloque international, prévu pour le 17-19 mars 2005, vers les transports pendant la Deuxième Guerre mondiale. Il adopte une approche sectorielle et comparative qui doit restituer, à toutes échelles, l'économie des transports dans la France occupée (marchandises et de voyageurs; transports routiers, ferroviaires, voies d'eau intérieures, transport maritime, transport aérien, transports urbains; services logistiques, manutention – dockers –, armement, affrètement; gestionnaires d'infrastructures – ports, aéroports –). L'AHICF attend de cette réunion et des travaux préparatoires à la fois une comparaison entre les chemins de fer et les autres modes de transports, qui mettra en perspective les singularités revendiquées ici ou là, et un approfondissement de la connaissance et de l'évaluation de l'activité économique de la SNCF sous l'Occupation, au-delà du rôle reconnu aux trains de la mobilisation et de l'Exode. En effet, les transports ferroviaires ont été presque le seul recours de l'activité économique pendant l'Occupation: le souvenir de trains bondés et les statistiques de trafic global de la SNCF en font foi. Cependant, le volume, la nature, les modalités de l'organisation de ces transports, les procédures de réquisition restent mal connus. Pour les marchandises, les archives de l'industrie, des ministères de tutelle, des comités d'organisation, des autorités économiques du MBF viennent compléter les sources internes, qui se limitent le plus souvent à des états statistiques ou financiers généraux. Pour les voyageurs, seule une approche territoriale peut être fructueuse: des études locales, départementales et régionales des services de voyageurs, de leur organisation comme de leur improvisation, pourraient fournir des éléments d'appréciation de la desserte des territoires, complétées par des travaux sur les voyages, leurs motifs et leurs conditions. Ces thèmes pourraient être approfondis au-delà du colloque¹³.

À l'histoire de l'entreprise répond celle du monde des cheminots qui fera l'objet d'une exposition, a préparée à partir de l'automne 2003 par la Fondation de la Résistance en partenariat avec la SNCF pour être inaugurée à l'automne 2005 au Mémorial Maréchal Leclerc et de la Libération de Paris – Musée Jean-Moulin¹⁴. Les travaux historiques sur les cheminots dans la Résistance sont encore peu nombreux, bien que la prégnance d'une mémoire encore très vivante tende à le faire oublier. Ils privilégient aujourd'hui les itinéraires personnels et professionnels des agents de la SNCF sous l'Occupation et leur participation à des mouvements, réseaux ou actions de résistance, mettant ainsi à l'épreuve les hypothèses qui lient en général profession et engagement résistant et qui supposent en particulier une spécificité de la réponse du corps social des cheminots à l'appel à la résistance. Cette exposition en fera le bilan pour un large public tout en rappelant les faits, souvent mal connus dans leur détail, et les étapes de la constitution de la mémoire cheminote de la guerre.

Néanmoins, aborder à travers l'histoire de la Résistance l'histoire des cheminots dans la guerre et l'Occupation – titre du recueil des témoignages publiés par l'AHICF en 2002 – n'est qu'un des éclairages que l'on peut jeter sur une société de plus d'un million de personnes: la vie professionnelle et la vie quotidienne des cheminots appellent encore bien des études¹⁵.

13 Appel à communication puis programme sur le site Internet du GDR: <http://gdr2539.ish.cnrs.fr/index.htm>.

14 L'AHICF est représentée au comité de pilotage de l'exposition et plusieurs membres de son comité scientifique participent au comité historique qui oriente les travaux préparatoires.

15 Les thèmes de recherche proposés par l'AHICF à partir de source répertoriées mentionnent par exemple: une étude précise de l'évolution des effectifs de la SNCF pendant la Deuxième Guerre

Cette vie professionnelle dans les conditions de l'Occupation a impliqué des contacts avec les cheminots allemands. Alfred Gottwaldt l'a rappelé¹⁶, plus de 6 500 agents de la *Reichsbahn* ont été affectés à la direction et au contrôle des transports ferroviaires en France de 1941 à 1944 et 34 000 s'y trouvaient après le débarquement. L'AHICF souhaite vivement engager une recherche commune avec des Centres de recherche et des Musées allemands sur l'histoire des cheminots allemands en France et soutenir des thèses réalisées par de jeunes historiens des deux pays. Ces recherches peuvent, d'abord, approfondir et préciser nos connaissances sur l'organisation et le fonctionnement des services ferroviaires allemands en France sous l'Occupation comme de la vie quotidienne des cheminots allemands et de leurs rapports avec les cheminots français que les témoignages recueillis mentionnent très souvent. Au-delà ont existé des échanges professionnels et techniques, qui sont allés jusqu'au transfert de technologie, dont témoignent congrès, voyages d'études, projets communs, publications spécialisées. La SNCF a par exemple prolongé après la guerre, dans la zone d'occupation française en Allemagne, des études antérieures qui ont conduit à l'adaptation en France du système d'alimentation en électricité des motrices qui est aujourd'hui celui des TGV.

Ce n'est que par ces études communes et ces échanges universitaires que l'on peut espérer restituer le rôle des chemins de fer dans l'Europe en guerre et mesurer combien les chemins de fer ont su répondre – ou non – aux espoirs contradictoires mis en eux par les belligérants et influencer le cours des événements.

Comme nous l'avons dit, il ne s'agit ici que d'une note présentant des travaux en cours; il est certain que l'ensemble des faits rappelés, l'articulation du cours de la justice et de celui de l'histoire, celle de la recherche historique et du présent de la mémoire, plus généralement la délégation, par la puissance publique, à moins que ce ne soit par la société en général, à une communauté scientifique de la gestion de débats très actuels sont hors de notre portée mais pourraient faire l'objet à partir du cas présenté d'une étude approfondie et sans doute pleine d'enseignements. Quant au rôle que joue ou que devrait jouer, ou non, un médiateur et le choix de ce médiateur – ici une association qui se place entre la société savante traditionnelle et le comité d'histoire d'entreprises publiques –, c'est une question que nous ne cessons de nous poser pour tenter de lui donner la meilleure réponse, adaptée à chaque cas et à chaque moment. On peut de ce point de vue opposer la première étape rappelée ici, où il n'a guère été décisif, à la deuxième où il a répondu aux attentes exprimées et, peut-être, à la troisième aujourd'hui en cours. Les archives de l'AHICF qui témoignent de sa propre activité sont ouvertes, comme le sont ses portes et celles de son fonds documentaire à tout chercheur qui souhaiterait poursuivre les travaux entrepris et en esquisser avec elle de nouveaux¹⁷. Après une période consacrée au défrichage des archives, dans un souci de restitution ou de réparation, marquée par des colloques nationaux à valeur d'événement politique autant que

mondiale, établissant définitivement les chiffres des recrutements et des victimes de la guerre et de l'Occupation (prisonniers, déportés, internés, tués); les cheminots et le travail forcé (les rapports de la SNCF avec le STO sont complexes – l'entreprise recrutant pour l'Allemagne ou offrant un refuge aux travailleurs désignés – et ont été précédés de «détachements» et prêts de main-d'œuvre aux chemins de fer allemands); des études locales et départementales des chemins de fer (SNCF et réseaux locaux) et de leurs personnels (par exemple, les Alsaciens-Lorrains); le sort des 121 agents que la SNCF a signalés comme relevant du statut des juifs, pendant et après l'Occupation.

16 Les cheminots allemands en France pendant l'Occupation, dans: Une Entreprise publique dans la guerre (voir n. 10) p. 175-194.

17 AHICF, 9, rue du Château-Landon, F-75010 Paris, sur rendez-vous: ahicf@club-internet.fr. Site Internet général: <http://www.trains-fr.org/ahicf>. Site Internet: Actualité de la recherche: la SNCF, 1939-1945: www.ahicf.com.

scientifique, la recherche sur l'histoire des entreprises publiques et des grandes corporations pendant la Deuxième Guerre mondiale, si elle est moins spectaculaire, se poursuit à un rythme qui lui est propre. Il nous appartient de faciliter ses progrès et de veiller à restituer sereinement ses résultats au public d'aujourd'hui, dans nos deux pays.