

Allocution de Louis Gallois, président de la SNCF

Prononcée le 20 juin 2000 en ouverture du colloque « Une entreprise publique dans la guerre : la SNCF, 1939-1945 »

Vous allez dans un instant, Monsieur le Ministre, ouvrir le colloque historique *Une entreprise publique dans la guerre : la SNCF 1939-1945*, qui va examiner la situation et l'action de la SNCF et des cheminots de la déclaration de guerre à la Victoire, de 1939 à 1945. Je vous en remercie très vivement au nom de l'ensemble des cheminots, ceux d'hier et ceux d'aujourd'hui. Ils sont, les uns et les autres, présents dans cette salle.

Je tiens à remercier les parlementaires grâce auxquels ce colloque se tient dans ce lieu lui-même chargé d'histoire. L'Assemblée nationale me semble, en effet, tout à fait indiquée pour accueillir ces débats qui touchent à ce qu'a été la vie de notre Nation dans une période particulièrement troublée de notre histoire.

Vous savez, Monsieur René Rémond, combien je vous sais gré d'avoir bien voulu accepter de présider ce colloque. Votre autorité indiscutable dans les sujets dont nous allons débattre nous assure que les échanges se dérouleront sans aucun tabou, dans le sérieux et le respect des idées, des faits et des hommes.

Enfin, j'aurai garde d'oublier l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France, qui a su, dans un temps sans doute trop bref au regard des exigences habituelles des historiens, réunir des intervenants dont la compétence est reconnue par leurs pairs et assurer l'organisation matérielle du colloque et qui prendra en charge le suivi de ce colloque. Mes remerciements vont ici à Patrice Leroy et à Marie-Noëlle Polino ainsi qu'aux membres du comité de programme.

Nous allons bientôt entrer dans un nouveau millénaire, clore l'histoire mouvementée du XX^e siècle qui a connu tant de drames mais aussi permis tant de progrès. Les peuples se sont déchirés, les idéologies affrontées ; la plus grande barbarie a côtoyé les sacrifices les plus admirables.

Plus de soixante ans ont passé depuis la déclaration de guerre et les ennemis d'hier vivent en paix et bâtissent une histoire commune – l'Europe – depuis plus de cinquante ans. Certes et heureusement, des acteurs et des témoins sont encore parmi nous, mais pour la majorité de nos concitoyens, cette période relève de l'histoire. Fallait-il en reparler ? Je le crois très sincèrement et c'est la raison pour laquelle j'ai souhaité que ce colloque ait lieu – et qu'il ait lieu maintenant.

Certains diront que c'est bien tard ; d'autres trouveront que c'est encore trop tôt. Je crois que c'est un bon moment pour procéder à une étude objective des faits, avec une distance suffisante pour que l'on soit dans une approche historique et dépassionnée, mais pas encore si grande que l'on estompe les drames individuels et collectifs.

Le présent colloque atteste de la claire volonté de la SNCF d'assumer l'intégralité de son héritage. Cette volonté relève du devoir de mémoire d'une entreprise publique, dont la vie et l'histoire sont intimement liées à celles de la collectivité nationale. La fierté de leur histoire qu'éprouvent à juste titre les cheminots se nourrit de l'étude objective de cette histoire.

Citoyens parmi d'autres, les quelque 500 000 hommes et femmes qui travaillaient à la SNCF pendant les années de la guerre, de l'Occupation et de la Victoire étaient des Français comme les autres. Comme leurs compatriotes, ils ont connu les difficultés du quotidien. Comme eux, ils ont répondu en conscience, en fonction de leurs convictions, aux questions extrêmement lourdes de conséquences qui se posaient à eux – questions plus pressantes et plus exigeantes que pour beaucoup du fait même de la situation particulière de leur entreprise.

Ces sujets sont au cœur des travaux qui nous réunissent. J'ai en effet souhaité que l'AHICF, tout en faisant l'état des connaissances et des réflexions, ouvre publiquement le débat pour permettre à chacun de s'exprimer en toute sérénité, dans une claire conscience des enjeux d'hier et d'aujourd'hui.

Dans ce double objectif d'histoire scientifique et de devoir de mémoire, l'AHICF a convié les chercheurs professionnels, les acteurs et les témoins de cette période ainsi que les cheminots d'aujourd'hui. Je les remercie tous d'avoir accepté cette invitation.

Loin d'être une conclusion, ce colloque doit être une première rencontre, permettant de dresser un état liminaire de nos connaissances et de nouer la concertation entre les partenaires de l'histoire. Il sera, et je n'en doute pas, suivi de nouvelles recherches, qu'il veut susciter et faciliter. Comment pourrait-il en être autrement face à la complexité de l'époque que nous allons évoquer pendant ces deux jours, à ses contraintes et à ses contradictions ?

Au nom de notre devoir de mémoire, nous devons faire comprendre aux générations qui ne l'ont pas connue ce qu'a été la réalité de cette époque. Nous le devons aussi au nom de la transparence qui est notre règle et le devoir d'une entreprise de service public, instrument de la cohésion nationale.

Les cheminots des années quarante se sont, comme l'ensemble des Français, trouvés au cœur de la réalité de la guerre, de l'occupation, de la Résistance et de la Victoire. Ils ont assumé leur travail au quotidien, un travail difficile et dangereux, rendu plus dangereux encore par les actions de

résistance qui préparaient la victoire - Résistance qui a marqué la SNCF plus que tout autre entreprise, parce que les cheminots en ont écrit une page particulièrement glorieuse et ont payé pour cela le prix de la liberté et du sang. Ainsi fonctionnait une entreprise publique qui était soumise à la double contrainte de la réquisition et de la collaboration d'État, qui avait, au sein même de l'entreprise, ses relais, mais entreprise qui aussi préparait l'avenir, le sien et celui de la France retrouvée.

Parler de cette période, c'est faire surgir des images en noir et blanc, celles des trains de la guerre, des trains de l'Occupation, des trains de la déportation et des trains de la Libération.

Trains d'un quotidien difficile, seul transport maintenu pendant cinq ans pour ravitailler et transporter entre les deux zones, ils rappellent que, malgré les restrictions, la vie continuait.

Trains de la liberté, ils évoquent la victoire finale, le retour des prisonniers et la vie qui reprend ses droits.

Trains de la mort, ils nous interpellent douloureusement et parlent des souffrances irréparables de milliers d'hommes, de femmes et d'enfants transportés vers la détention et vers l'extermination. L'exposition actuellement installée à la gare de l'Est et consacrée aux enfants de déportés en est un témoignage bouleversant¹.

La mémoire collective avait d'abord retenu les uns et occulté les autres, sans doute parce que la douleur en était trop grande. Aujourd'hui nous devons assumer le contraste de ces ombres et de ces lumières, sans masquer l'émotion qui nous étreint et avec tout le respect dû aux victimes et aux héros, connus ou anonymes.

Il n'est pas dans mon intention bien sûr d'anticiper sur les débats de ce colloque historique. Je ne suis ici qu'un citoyen parmi d'autres, qui comme les Français d'aujourd'hui souhaite mieux comprendre la réalité de cette période douloureuse, mieux connaître les succès et les erreurs, les forces et les abandons de ceux qui nous ont précédés et en tirer les leçons pour progresser ensemble vers une société plus libre, plus juste et plus fraternelle.

Seule la recherche historique permettra cette indispensable connaissance. En effet au-delà des images, au-delà de toute émotion, la complexité des faits et des situations pose de multiples questions dont la réponse ne peut venir que d'une approche scientifique.

¹ *Enfants juifs déportés de France*, exposition de l'association Les Fils et Fils des Déportés Juifs de France, Gare de l'Est, 13 juin - 19 juillet 2000.

Ce colloque est ainsi une étape dans la voie de la connaissance, celle des questions qui se posent comme des moyens dont nous disposons pour y répondre. Il s'inscrit dans une suite d'initiatives prises par la SNCF et que parfois l'on oublie.

Des recherches ont été régulièrement commandées par l'entreprise. La dernière en date était une initiative de mon prédécesseur, Jacques Fournier, dont je suis heureux de saluer la présence dans cette salle. C'est lui qui, il y aura bientôt dix ans, a conclu une convention de recherche avec l'Institut d'histoire du temps présent (C.N.R.S.). Les résultats de cette étude ont fait l'objet d'un rapport, dit rapport Bachelier, du nom de son auteur, qui a été remis à la SNCF. A ma demande et en plein accord avec le C.N.R.S., le texte en est disponible sur Internet ; et il est en tout cas directement accessible dans les bibliothèques, soit le Centre de documentation de la SNCF, soit la bibliothèque de l'Institut d'histoire du temps présent².

Nous nous inscrivons ici résolument dans la ligne définie par le Président de la République en juillet 1995. Chaque génération porte un nouveau regard sur cette période et souhaite mieux comprendre comment a fonctionné le régime de Vichy. Chaque génération pose de nouvelles questions, en même temps que de nouvelles sources se font jour. Ainsi va la recherche, le lent travail des historiens qui savent ne pas céder à l'impatience, le lent travail de la conscience.

Loin de toute polémique et dans toute la mesure de ses moyens, l'entreprise a la volonté de répondre aux légitimes demandes des chercheurs. Ces demandes portent notamment sur les archives historiques de la SNCF.

La SNCF n'a évidemment pas cherché à détruire ni même à cacher ses archives. La vérité m'oblige à dire plutôt qu'elle a été parfois un peu négligente, comme elle peut l'être encore aujourd'hui pour la préservation des divers documents qu'elle produit même si de très grands progrès ont été accomplis. Garder des dossiers, les archiver, on ne peut pas dire que ce soit le cœur du métier des cheminots, au grand dam de nos spécialistes qui s'attachent à rappeler les règles qui s'appliquent en ce domaine. Et je dois dire qu'une de mes impressions, depuis que je suis dans l'entreprise, est d'être allé visiter le Centre d'archives historiques de la SNCF au Mans et de voir d'un côté une partie parfaitement organisée, rangée, répertoriée – et puis dans un hangar des caisses, nombreuses, superposées, manifestement pleines d'archives dans lesquelles il faudra que les spécialistes se plongent – mais ce sera une plongée profonde.

Pourtant, depuis déjà une bonne dizaine d'années, un effort tout à fait particulier a été réalisé pour la constitution du fonds historique des archives de l'entreprise. Je n'en parlerai pas plus avant,

² *La SNCF sous l'Occupation allemande, 1940-1944*, 1996, 914 p. en deux volumes, + 2 vol. d'annexes.

puisque c'est l'objet de la première communication de cette journée. Ces archives historiques, la SNCF souhaite les mettre à la disposition des chercheurs comme le prévoient d'ailleurs les lois en vigueur.

Cependant, le retard accumulé ne se rattrapera pas sans un travail important, je viens de l'évoquer, qui demande un investissement notable de l'entreprise, notamment en temps. Nous le ferons mais, pour ne pas nourrir de vains espoirs, reconnaissons que, compte tenu des volumes concernés, répertorier et classer l'ensemble des archives d'intérêt historique de la SNCF nécessitera des années encore de travail. Mais soyez assurés que la volonté est là.

L'effort engagé sera poursuivi et l'inventaire sommaire, déjà en cours, sera mis à disposition sur Internet au fur et à mesure de son élaboration - dans tous les cas dans une année à compter de la date de ce colloque. L'entreprise s'attache à traiter en priorité les documents de la première décennie de son existence, c'est-à-dire du 1^{er} janvier 1938 au 1^{er} janvier 1948, qui couvre donc la période traitée par ce colloque.

Ce colloque n'est que la première étape d'une démarche volontariste engagée par Jacques Fournier et que je poursuis avec détermination.

Je souhaite vivement voir approfondies les recherches historiques en cours et j'invite tous les chercheurs présents à en entreprendre de nouvelles. Il est évident que je compte sur l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France pour continuer l'action entreprise avec l'organisation de ce colloque. Je ne doute pas, compte tenu de la qualité des intervenants et des participants, qu'il atteigne ses objectifs scientifiques. De nouvelles questions émergeront certainement. Toutes ne trouveront pas leur réponse aujourd'hui, malgré des attentes que je comprends et que je respecte ; elles nécessiteront de nouveaux travaux.

Déchiffrer la réalité, faire la part des faits, comprendre ce qu'ont vécu les uns et les autres : la connaissance n'apaisera jamais la souffrance, mais elle peut contribuer à éviter le retour de l'irréparable.

Nous ne devons pas oublier pour, ensemble, dans une Europe enfin en paix, défendre les valeurs qui nous réunissent. C'est ainsi que, au-delà des différences, peut-être des divergences, nous parviendrons à construire de vraies solidarités. C'est ainsi que nous témoignerons pour demain de ce que nous ont appris et légué nos aînés. C'est ce que je souhaite de toute ma raison et de tout mon cœur.