

Les transports en France 1939-1945

IVe colloque du groupement de recherches 2539 du CNRS

“ Les entreprises en France sous l’Occupation ”

Le Havre (Seine-Maritime) 17 et 18 mars 2005

Organisé avec le Centre interdisciplinaire de recherche en transports et affaires internationales (CIRTAI)-IDEES FRE 2795 CNRS/université du Havre avec le concours du comité scientifique de l’Association pour l’histoire des chemins de fer en France (AHICF)

Le colloque a été ouvert le jeudi 17 mars au matin, dans l’amphithéâtre de l’Institut supérieur d’études logistiques, par l’accueil de **Madeleine Brocard**, vice-présidente du conseil scientifique de l’université du Havre, qui a souligné la dimension stimulante des différents sujets des communications et leur ouverture pluridisciplinaire. **Hervé Joly**, chargé de recherche au CNRS au Laboratoire de recherche historique Rhône-Alpes (LARHRA) et directeur du GDR, a resitué ce colloque au sein du programme de recherche du GDR dont il rappelle le calendrier, les activités et les acquis. Ce deuxième colloque sectoriel après celui qui a été consacré à Arras à l’énergie aborde dans leur diversité l’ensemble des modes de transports. Si, après le colloque organisé en juin 2000 par l’AHICF à l’Assemblée nationale, les chemins de fer ont été examinés pour la période de la guerre, d’autres branches comme les transports routiers, maritimes ou fluviaux vont être abordées ici de manière plus inédite, seul le transport aérien restant à l’écart. H. Joly se félicite que, conformément aux ambitions de l’appel à communication, le programme ne s’enferme pas dans une approche modale en s’intéressant aux caractères communs du secteur des transports. Conformément aux objectifs du GDR, le colloque ne se limite pas non plus à une histoire économique des entreprises, il aborde l’histoire sociale des personnels et s’intéresse aux usagers et aux clients. Ce colloque répond bien à la mission du GDR qui est de susciter, encourager, fédérer des travaux nouveaux sur les entreprises en France sous l’Occupation, notamment de la part de jeunes chercheurs. Tout juste peut-on regretter l’absence de communication, à la suite notamment de l’empêchement de dernière minute de **Daniel Lefeuvre** (qui s’ajoute à ceux par ailleurs de **Michèle Merger**, retenue par des urgences éditoriales, et de **Benoît Oger**, non libéré par l’Éducation nationale), sur le monde colonial, alors qu’il s’agissait là d’un espace essentiel dans l’activité des transports pendant la guerre, fortement marqué par la défaite et la coupure avec la métropole, qui devra faire l’objet d’une manifestation spécifique. **John Barzman**, professeur à l’université du Havre et responsable sur place de l’organisation du colloque, a souligné l’intérêt que représente pour l’université un tel thème, qui s’insère particulièrement dans les caractéristiques locales.

La 1ère séance, présidée par **Henri Zuber**, conservateur du patrimoine, chef du service des Archives du ministère de la Justice, président de l’Association des archivistes français, était consacrée à une approche des **réseaux et territoires**, éléments structurants de l’activité de transports.

Dans sa communication intitulée “ *Rouler quand même...* ” *La circulation et les services publics de transport à Paris entre 1939 et 1945* ”, **Mathieu Flonneau**, maître de conférence à l’université de Paris 1 et chercheur au Centre d’histoire sociale du XXe siècle, s’intéressa à la mobilité dans Paris, plus que véritablement aux transports, en privilégiant tout autant la vie quotidienne que l’usage de cette circulation. La guerre révéla la dépendance à l’égard du carburant pétrolier, déjà majoritaire avant-guerre. La “ gestion du provisoire ” sembla être une caractéristique de ces années-là et impliqua les différentes autorités. C’est alors que se mit en place une signalisation massive du réseau parisien tandis que les autorisations de circuler n’étaient plus délivrées que chichement, sans omettre cependant des nécessités qui pourraient paraître secondaires, comme celles qui étaient liées à la vie sociale. Le fait que seule une minorité de privilégiés bien vus de l’occupant aient pu ces années-là circuler en automobile a fortement marqué la représentation de ce mode de transport ; en revanche, le souvenir des restrictions apportées à son usage a par la suite été utilisé par les opposants à toute politique de limitation de la circulation automobile dans la capitale. Le retour du transport hippomobile peut être signalé dans la capitale occupée, et il convient de bien souligner les spécificités du cas parisien. Ainsi, si, ces années-là, les accidents de la route ont été moins nombreux dans l’ensemble du pays, ce ne fut pas le cas à Paris où les véhicules, notamment ceux des occupants, roulaient plus vite.

Joël Forthoffer, docteur en géographie de l’université Paris-Sorbonne - Paris IV, a présenté la situation spécifique des “ *Transports ferroviaires en zone annexée (Alsace-Moselle)* ”, s’attachant plus précisément aux transports économiques, dans le cadre de l’économie de guerre, lorsque les richesses minières des trois départements sont tombées dans les mains des Allemands. Si le trafic sur le Rhin n’a été rétabli qu’en 1942, les installations ferroviaires qui avaient peu souffert, sauf en quelques sites stratégiques, ont été rapidement exploitées. La plupart des agents SNCF qui exerçaient dans ces départements ont été intégrés à la Reichsbahn et leur encadrement remplacé par des cheminots allemands, tandis que l’Allemagne confisquait le matériel SNCF encore estampillé “ A.L. ” des anciens Chemins de fer d’Alsace-Lorraine et démontait quelques voies, confiscation au demeurant marginale au sein du pillage plus large du matériel ferroviaire français par les Allemands. Quelques éléments financiers peuvent être appréhendés au travers de documents encore conservés dans les archives régionales allemandes, mais on manque de documents techniques (plans de transport, tarifs, etc.) pour évaluer l’importance des transferts de matières et de matériel (y compris des démontages d’usines entières) de cette région annexée de fait vers le reste du Reich. Dans la discussion, Paul van Heesvelde fait remarquer que la situation était semblable dans les cantons orientaux de la Belgique tandis que Georges Ribeill souligne la dimension significative du fait que le trafic Paris-Strasbourg était alors considéré comme international.

Ce fut ensuite “ *La situation des bateliers rhénans en Alsace* ” que **Pia Nordblom**, docteure en histoire de l’université de Mayence, mit en perspective avec une activité participant à l’économie de guerre du Reich, plus perturbée ces années-là que nous ne pourrions le penser du fait notamment de changement de profondeur du fleuve. Si le transport fluvial de marchandises connut un regain lors des premières années de guerre, il fut bien plus limité dans les années qui suivirent du fait des bombardements. Ce thème, qui renvoie à la notion de frontière, essentielle dans le Troisième Reich, permet de comprendre qu’a existé une réelle continuité à ce propos dans la politique nazie manifestée dans la diplomatie au moins dès 1936 ; dans Mein Kampf, Hitler avait écrit “ La France est l’ennemi héréditaire du peuple allemand et la possession du Rhin son but. ” P. Nordblom remarque que les sollicitations dont furent l’objet les bateliers de la part de la Résistance étaient de même nature que celles qui se sont adressées aux cheminots, notamment pour les renseignements et les transports de documents.

Enfin, **Gilles Forster**, docteur en histoire de l'université de Bâle, assistant au département d'histoire économique à l'université de Genève, présenta les “ *Projets nazis de réaménagement des réseaux de transport européens et réactions suisses* ” en matière de chemins de fer et de réseau de voies d'eau intérieures. Du côté ferroviaire, la Reichsbahn mettait en avant ses performances techniques, notamment dans le domaine de la vitesse, pour redessiner le réseau européen, n'hésitant pas à envisager même des tunnels sous la Manche et le détroit de Gibraltar et des lignes à voie large, qui sont d'ailleurs envisagés également par la Suisse, à partir cependant d'une autre définition technique s'appuyant sur l'électrification précoce. Les compagnies suisses donnent la priorité au transit du charbon entre l'Allemagne et l'Italie et exploitent leurs lignes à leur maximum sur les axes transalpins, le Gothard l'emportant en capacité et en compétitivité sur le Brenner autrichien ou le Mont-Cenis français. Du côté de la navigation intérieure, la longue tradition germanique de navigation fluviale est à l'origine de projets colossaux, avant tout sur l'axe Est-Ouest, alors que l'axe Sud-Nord était prépondérant ; assurément, le projet nazi d'extension orientale trouvait là un de ses outils. Afin de prévenir cette concurrence, la Suisse conçut également quelques projets, notamment intermodaux, ressortant éventuellement des plans élaborés au début du siècle, comme un “ canal transhelvétique ” venant concurrencer la liaison Rhin-Rhône. Le comportement de la Suisse par rapport à l'Allemagne a évolué ces années-là, sans doute en rapport avec la fortune des armes comme en témoignent les débats sur l'éclairage nocturne de la confédération. La recomposition de l'espace européen encourage de nouvelles déclinaisons, tant dans les débats politiques que du côté des projets techniques, de son rôle de “ carrefour de l'Europe ”. Dans la discussion, Christophe Bouneau souligne que la conception d'une Europe électrique est allemande et remonte aux années 1930 ; à cet égard, l'électrification de la SNCF dans les années 1950 peut être un peu considérée comme une revanche. Georges Ribeill signale que l'article 15 de la convention d'armistice prévoyait que le trafic ferroviaire entre l'Allemagne et l'Italie pouvait passer par la France ; d'après G. Forster, il ne s'agissait pas véritablement là d'une alternative technique au passage par la Suisse.

La 2e séance, présidée par **Christophe Bouneau**, professeur à l'université Michel-de-Montaigne - Bordeaux 3, abordait la place des transports dans les **économies de guerre**, spécificité de ces années qui marqua profondément cette activité. Ce fut d'abord “ *Le fonctionnement du Comité central des armateurs de France de 1939 à 1945* ”, institution qui regroupait au moins 95% des armateurs français du commerce et de la pêche, qui fit l'objet de la communication d'**Éric Le Maître**, doctorant à l'université Charles-de-Gaulle – Lille 3. Comme la flotte fut réquisitionnée par l'État de 1939 à 1945, l'histoire du Comité central des armateurs est celle de ses relations avec l'administration française, avec les autorités allemandes, avec la France libre et les Alliés. Au huitième rang mondial, la flotte française n'était alors pas rentable, seules les subventions de l'État lui permettant de réaliser des bénéfices. Certains bateaux avaient été réquisitionnés, comme les bananiers dont la rapidité permettait de faire des croiseurs convenables, et les armateurs s'inquiétaient fort des indemnités qui pourraient leur être versées. Une bonne part de la flotte avait alors été saisie, par les Allemands mais surtout par les Anglais (respectivement 200 000 et 400 000 tonnes). L'occupant, intéressé par le commerce français, notamment avec l'Empire, ne s'opposa pas au trafic, mais prétendait imposer le sabordage en cas d'arraisonnement par les Alliés. L'auteur est impressionné par le peu de cas que font les armateurs de la situation, mettant toujours en avant leurs intérêts quels qu'aient été leurs interlocuteurs et préparant dès 1941 la fin de la

guerre, fixant un plan quinquennal de reconstruction dont l'échéance se situait en 1949 (" En me plongeant dans ces archives, je me suis demandé si la guerre avait existé "). Dans les rapports avec le personnel, il remarque également que les armateurs se sont réjouis de l'abrogation des textes de 1936, comme les conventions collectives, et y perçoit une adaptation de l'idéologie de Vichy à leurs intérêts bien compris, un " retour à la mer " perceptible dans certains textes (" Il faut distinguer le navire de l'usine et le marin de l'ouvrier ").

Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, docteure de l'université Paris-Sorbonne Paris IV, a développé le cas des " *Entreprises de transport maritime de 1939 à 1945 : l'exemple de la Compagnie des messageries maritimes et la Compagnie générale transatlantique* " en se demandant comment ces deux plus importantes compagnies ont pu continuer d'exister alors que le trafic était mis à mal. Compagnies subventionnées dans un régime d'économie mixte, soumises à un régime d'affrètement-réquisition dès le début de la guerre et quasiment assimilées à des entreprises publiques, elles disposaient d'une flotte de navires nombreux et de grande taille. Certains de leurs bateaux furent bien sûr armés dès le début de la guerre en navires-hôpitaux ou en croiseurs, d'autres furent détruits (et en cela la la Compagnie générale transatlantique, qui perdit 8 navires, fut bien plus affectée que la Compagnie des messageries maritimes qui ne déplora qu'une seule perte). La mise en place d'un fort appareil législatif accrut l'encadrement réglementaire de l'exploitation tout au long de l'existence du régime de Vichy, renforçant largement le contrôle de l'État et l'application des lois du régime au personnel, tandis que les services étaient de plus en plus désorganisés : les rotations étaient plus longues, moins régulières, alors que les navires étaient moins nombreux et que les armateurs devaient faire face à des pénuries de personnel et de combustible, quand bien même certains bâtiments furent transformés pour fonctionner au charbon. Après novembre 1942, tous les navires étaient requis par les autorités allemandes, mais les compagnies n'en continuèrent pas moins, sans flotte, d'exister.

La communication de **Julien Pellet**, doctorant à l'université Michel-de-Montaigne - Bordeaux 3, était consacrée à " *Bordeaux et l'économie de guerre allemande : le cas du port pendant l'Occupation* ", dont l'activité fut bouleversée du fait de l'interruption du commerce avec ses partenaires traditionnels. Il fut largement utilisé par l'occupant, notamment à partir de 1941 lorsque l'approvisionnement en matières premières par l'Est fut interrompu. Ainsi, dans un contexte où les besoins en caoutchouc étaient décisifs, les navires brésiliens " forceurs de blocus ", ayant les premiers mois transité par le canal de Panama, accostèrent quelques mois à Bordeaux. Le site portuaire fut également celui d'un port militaire ; italien d'abord, puis allemand, base de flottilles de sous-marins. Ces installations militaires obérèrent l'avenir du port, certaines d'entre elles se révélant presque impossibles à détruire. Ces adaptations se firent sous la contrainte, y compris dans le cas du personnel puisque de nombreux manutentionnaires, subissant des baisses drastiques de salaires, préférèrent changer d'activité (passant de 2 000 à 635 en 1943). Ayant délaissé ces années-là sa fonction d'échanges internationaux pour un rôle exclusivement militaire, le port de Bordeaux ne s'en rétablit jamais et ne put poursuivre la modernisation entamée dans l'entre-deux-guerres.

Alexandre Lalande, doctorant à l'université Paris-Sorbonne - Paris IV, se pencha sur ensuite " *Le port de Paris* ", port fluvial partiellement maritime puisque des activités de cabotage se prolongeaient jusqu'à la capitale. Il ne s'agissait pas là d'un seul site, mais de l'ensemble des activités portuaires dans le département de la Seine, sans qu'une institution centralisée soit affectée à leur gestion. Premier port français par le tonnage à la veille de la Grande Guerre, il avait été sérieusement affecté par une baisse de son activité au cours des

années 1930. Celles de la guerre n'inversèrent pas cette tendance. Essentiellement constitué de matériaux de construction, de charbon venant auparavant de Grande-Bretagne, des États-Unis d'Amérique, de Belgique, le trafic était au plus bas ; seul augmentait celui du bois, énergie de substitution en ces périodes de pénurie. Les investissements ne furent pas interrompus pour autant, ne serait-ce que parce que l'administration en profitait pour lutter contre le chômage, favorisant systématiquement les demandes qui, pour un même crédit, nécessitaient le plus d'embauche ; c'est ainsi que furent entreprises les réfections du bassin de la Villette et du chemin de halage le long du canal de l'Ourcq. Le principal aménagement fut celui du port de Gennevilliers, chantier déjà ancien puisque décidé en 1912, approuvé en 1926. Deux des six darses avaient auparavant été creusées et le chantier de deux autres continua entre 1940 et 1942. Assez bien défendu par la Flack, relativement épargné des bombardements, le port de Paris n'a pas véritablement été bouleversé par la guerre, le site de Gennevilliers continua ainsi à se développer entre 1945 et 1970.

La communication de **Jean-François Grevet**, doctorant à l'université Charles-de-Gaulle - Lille 3, "*Un carburant "national" pour les transports routiers, ou les riches heures du gazogène en France des années 1920 à l'Occupation*", nécessitait une mise en perspective remontant bien avant les débuts de la guerre pour comprendre en quoi cette technologie, qui existait dès les années 1920, a pu apparaître opportune dans un contexte particulier. Ce sont la Première Guerre mondiale et la motorisation qui ont posé sérieusement la question, de longue durée, d'une énergie alternative au carburant liquide. Les acteurs décisifs dans l'histoire du poids lourd furent en ce cas aussi à l'œuvre, notamment les militaires, surtout ceux de l'arme scientifique, l'artillerie, ainsi que différents laboratoires. Là encore, il y eut un recours au concours, et le processus financier d'aide à ce qui aurait pu être une innovation technologique a été semblable, mais l'échec de cette technologie n'en a pas permis une réelle diffusion, du moins avant le milieu des années 1930. La crise économique, l'intérêt porté par les militaires (notamment du train), par la direction générale des eaux et des forêts, mais aussi par certains constructeurs (ainsi, Panhard & Levassor, à l'origine fabricants de machines à bois, mais également Berliet et Latil, qui purent ainsi se maintenir) à ce moyen d'utiliser un combustible alternatif, différents facteurs se combinèrent alors pour assurer un début de reprise de la production et des recherches. Ainsi, malgré la persistance de problèmes techniques handicapants (comme les difficultés du démarrage à froid, qui obligeaient à un usage préalable de l'essence), des manifestations spectaculaires censées démontrer la fiabilité du gazogène tout comme une législation contraignante ont contribué à ce renouveau de la diffusion. Sans le moindre doute, c'est la proximité entre une technologie et des acteurs, ici les militaires, qui a été décisive pour "mettre l'automobile sous l'uniforme". Le désastre de 1940, la pénurie de carburant tout comme la réduction drastique du parc de camions et une intervention plus affirmée des pouvoirs publics dans le monde des transports, tout se combina alors pour permettre aux promoteurs du gazogène de le présenter comme fort adapté, pour les camions notamment. Mais son succès fut conjoncturel et, après la guerre, il n'eut pas de réelle postérité, malgré des tentatives lors de la crise de Suez et après le premier choc pétrolier. Dans la discussion, Michel Margairaz fait remarquer l'importance des capitaux allemands dans ce domaine et J.-F. Grevet insiste sur un intérêt manifesté pour cette technologie dans l'ensemble des pays européens, y compris le Royaume-Uni et l'URSS, où il conviendrait de comparer les formes qu'elle a prises, sa diffusion, ses représentations. Ce sujet paru si significatif qu'il fut évoqué régulièrement lors des interventions tout au long du colloque.

La communication de **Marc Bergère**, maître de conférences à l'université de Rennes 2, "*Les transports en France pendant la Seconde Guerre mondiale au regard des archives de l'épuration économique*" permet d'insister sur les potentialités de divers fonds d'archives,

plus complémentaires que redondants. Les entreprises de transport apparaissent comme particulièrement exposées à l'épuration, notamment du fait de la nature même de leur activité, et la collaboration y fut assez ordinaire. Les dossiers de la Commission nationale d'épuration professionnelle (de la série F12 des Archives nationales) ainsi que celles du Conseil supérieur de confiscation des profits illicites, conservées aux Archives économiques et financières de la France du ministère de l'Économie et des Finances, à Savigny-le-Temple (Seine-et-Marne), permettent cette appréciation. Sans nul doute, ce sont ces derniers dossiers qui se révèlent les plus riches d'informations pour un secteur qui y est le plus important dans l'activité non alimentaire, le cinquième si l'on prend en compte l'ensemble des activités. Dans certains cas, les relations économiques avec l'Allemagne préexistaient et une partie des avoirs avaient été mis sous séquestre comme biens ennemis. Souvent, il pouvait s'agir d'une collaboration/adaptation et les intéressés plaidèrent la contrainte devant la commission d'épuration. Créées pour satisfaire des besoins immédiats, notamment des Allemands, les "entreprises-champignons" apparaissent répandues, mais il y eut peu d'affaire d'envergure, plutôt une desserte locale marquée par un trafic en hausse. M. Bergère pose la question de la perception de ces sources : produisent-elles un effet de loupe ? La nécessité apparaît de les croiser, car l'épuration fut à la fois multiple, diverse et complexe. Il termine en citant les cas de L'Intercommerciale, affaire aux ramifications multiples, et des taxis lyonnais, où intervinrent successivement un comité local interne, le comité régional interprofessionnel d'épuration, le comité départemental de confiscation des profits illicites et enfin le conseil national. À travers les archives de l'épuration, on peut pénétrer, précise-t-il, dans la vie des petites entreprises, voire les boutiques et ateliers des artisans. Un prochain colloque du GDR, à Rennes en mars 2007, sera consacré à la question de l'épuration économique.

La 3e séance, présidée par **Alain Leménorel**, professeur à l'université du Havre, s'attardait plus précisément sur les entreprises et entrepreneurs, acteurs essentiels de l'activité de transports.

L'intervention de **Christopher Kopper**, docteur en histoire, de l'université de Bielefeld, sur "*Les chemins de fer du Reich dans l'économie de guerre allemande*", prend en compte un temps plus long que celui de la guerre, puisque la période 1933-1945 est étudiée, et que des éléments antérieurs ne sont pas omis ; ainsi, le programme de 1934 prévoyait la transition de la traction vapeur à d'autres technologies, une diésélisation poussée notamment, et multipliait les trains-drapeaux de prestige. Cependant, les capacités d'investissement correspondantes ont manqué de façon chronique. Si le chemin de fer, valorisé par les nazis car considéré comme prestigieux et dont la plupart des dirigeants n'ont pas été hostiles au nouveau régime, a bien fonctionné pendant la guerre de 1939-1940 contre la France, il a été dépassé par la guerre, à laquelle il n'était pas préparé, contre l'URSS. Ainsi, si le pillage du parc français et belge (plus de 2 000 locomotives) a fort profité à la Reichsbahn, rien de tout cela ne fut possible lors de l'avance en territoire soviétique, où manquaient en outre les infrastructures d'entretien, tandis que les matériels allemands ne résistaient pas aux températures extrêmes, ce qui justifia le développement du programme de construction des 6 000 KriegsLoks dans toute l'Europe occupée et le recours au travail forcé. C'est ainsi que la rationalisation du travail se développa dans le monde des chemins de fer et que, pour la

construction de ces locomotives, la productivité horaire fut accrue d'un tiers (ce qui signifie que les opérations étaient effectuées en un temps moindre de 25%). C. Kopper aborde la question des convois de déportés vers les camps d'extermination, qui ont pu constituer jusqu'à 0,5 à 1% du trafic, et sur la division des responsabilités dans leur acheminement, à une exception notable qu'il développe ; il souligne également que les installations ferroviaires ont été relativement peu touchées par les bombardements. Enfin, il remarque que les sources, à sa connaissance, manquent pour connaître les réactions des cheminots face à l'avance des Alliés, à l'Est comme à l'Ouest.

Georges Ribeill, directeur de recherche au Laboratoire techniques, territoires et sociétés (LATTS) de l'École nationale des Ponts et Chaussées, s'est intéressé aux "*Trafics en tous genres de la SNCF ou le monopole du rail retrouvé au service des intérêts français ou allemands*". Le jeu complexe des besoins et des contraintes, lorsque les moyens ferroviaires n'étaient pas toujours à la hauteur des demandes, n'a pas empêché un trafic considérable, dont il convient de se demander au service de qui il était effectué. Il souligne l'importance de l'article 13 de la convention d'armistice, qui comporte une convention annexe de deux pages non négociable par la SNCF, ainsi que les priorités des différents trafics : les trains militaires allemands passaient avant les trains commerciaux allemands qui eux-mêmes passaient avant les trains commerciaux français. Il insiste également sur le rôle des pools, comme ceux de wagons de particuliers spécifiques, qui ont permis à la SNCF de sortir de certaines impasses. Globalement, le trafic a subi une hausse considérable et c'est ainsi que l'année 1943 a été celle de tous les records, du fait notamment d'une hausse spectaculaire de la productivité des cheminots comme du matériel (les locomotives comme le matériel roulant), mais aussi d'un entassement des voyageurs pour lesquels a même été prévue une formule de "location de place" dont les témoignages prouvent l'inanité. Dans la discussion, M. Margairaz fait remarquer néanmoins que, pour être abondantes, les statistiques n'incluent pas nécessairement ni pour toute la période les trafics ferroviaires assurés sur les voies françaises avec le matériel de la SNCF par les services civils ou militaires allemands. G. Ribeill insiste sur le fait que d'indéniables innovations amorcées pendant la guerre n'ont pas été menées à bien faute de moyens en ces temps de restrictions : "on bricole avec des rustines humaines, réglementaires et commerciales." G. Ribeill aborde également le cas spécifique (et déjà longuement traité lors du colloque organisé par l'AHICF en 2000) des trains de déportation, notamment pour ceux qui partaient de la zone non occupée, et insiste sur le rôle de la police, de la gendarmerie et des GMR (il présente ainsi un document qui stipule que c'était la police qui avait la responsabilité des seaux hygiéniques dans les wagons). À partir de 1943, ce furent les Allemands qui encadrèrent ces convois.

La communication de **Michel Margairaz**, professeur à l'université de Paris VIII, "*Les transports urbains parisiens entre occupation, rationalisation, collaboration d'État et collaboration technique*", a permis une mise en perspective des situations des principales sociétés parisiennes de transports urbains, dont les deux principales étaient fort différentes, une entreprise de surface (la Société des transports en commun de la Région parisienne-STCRP) et celle du métro (la Compagnie du métropolitain de Paris-CMP). Cette diversité permet à l'historien de mettre en perspective et de relativiser la question des contraintes. La qualité des entreprises est à percevoir en fonction des attentes de l'occupant : celles qui à leurs yeux sont vitales (pour les Français), les entreprises stratégiques et, enfin, les entreprises superflues. Comme lors de la Grande Guerre, le métro fait partie de la première catégorie : rigide, immuable, espace où tout doit être réglé, il présente un marché captif (là aussi, les années 1940 furent celles des records, du moins proportionnellement au réseau) et est vital pour acheminer les travailleurs sur leur lieu de travail ; les ateliers de la CMP présentent également cette caractéristique. En revanche, les bus apparaissaient comme superflus, du

moins dans Paris alors desservi par le seul métro. Ainsi, 2 000 véhicules de la STCRP furent prélevés par l'occupant, dont nombre disparurent, tandis que l'atelier de Championnet (qui employait 3 000 ouvriers, le troisième site industriel de Paris intra muros après Citroën et Panhard) fut reconverti pour assurer des productions de guerre. La question de la collaboration de l'entreprise renvoie en fait à celle de la collaboration d'État, puisqu'il s'agissait d'entreprises de service public. Dès août 1940, une ordonnance précise que c'est aux Allemands de prendre les décisions dans ce domaine, mais la collaboration économique était monnayée par les dirigeants en recherche de marchés. La fusion des deux entreprises dictée en 1942 correspond donc plutôt à l'absorption par le métro du bus moribond. M. Margairaz conclut sur le rôle crucial de la période dans la définition du service public de transport en région parisienne : un certain nombre de débats ou combats de l'entre-deux-guerres comme celui-ci trouvent leur aboutissement, le service public est identifié de façon durable à l'entreprise publique instituée en 1948 et l'État enfin prend une place prépondérante, pour 60 ans, dans la définition et dans la gestion du transport régional. Dans la discussion, Henri Zuber, qui a pendant plusieurs années dirigé les Archives de la RATP, intervient pour insister sur l'importance de la mémoire des guerres au sein des transports publics parisiens ; ainsi, si la mémoire de la Première Guerre mondiale y a été portée par les entreprises, c'est le personnel qui s'est chargé de celle de la suivante, s'appuyant sur sa participation à la lutte contre l'occupant, et cela a sans doute joué un rôle dans la définition même du statut de la RATP en 1948. M. Margairaz souligne alors que c'est précisément en s'appuyant sur l'impressionnante activité exercée pendant la guerre que les obstacles à une modernisation ultérieure furent justifiés : “ Vous avez tenu le coup, vous pouvez rester avec vos Sprague et vos poinçonneurs. ”

C'est également aux transports urbains parisiens que **Pascal Désabres**, doctorant à l'université de Paris-Sorbonne – Paris IV s'est intéressé, en un jeu d'échelle qui l'a fait se pencher plus précisément sur un phénomène précis : “ *Faire avec ? La gestion de l'exploitation et de l'extension du réseau de métro à Paris en période de restriction, 1940-1946* ”. Il a abordé à la fois l'infrastructure des lignes et des éléments de superstructure comme les entrées des stations. Le métro, sept stations notamment, fut touché par dix bombardements ces années-là, notamment dans le Sud-Ouest de la ville, lorsque les usines Citroën furent la cible des Allemands, puis celles de Renault visées par les Alliés. Le métro fut alors la victime de la proximité de ces cibles ; ainsi, alors que le site ferroviaire de La Chapelle était visé, la station Simplon et les ateliers de Championnet furent touchés par les bombes. Les archives détaillent minute par minute les opérations qui ont suivi les raids, permettant de percevoir la rapidité des opérations (ainsi, lors du bombardement de la station Balard, il ne fallut que 44 minutes entre la chute de la bombe et l'intervention de l'entreprise chargée des réparations). Les clichés photographiques, qui tendaient auparavant à devenir plus rares, furent largement employés et permettent de constater les dégâts tout comme de prendre conscience des travaux menés par la suite. En règle générale, il était plus aisé de reconstruire que de réparer, ne serait-ce que parce que les ingénieurs manquaient d'expérience dans le traitement à faire subir au béton, notamment au béton détérioré. Mais la pénurie de matériaux ne leur laissa pas le loisir de décider et le choix de réparer fut le plus commun. Quant aux chantiers en cours, souvent démarrés avant la guerre, comme le prolongement des lignes 8 et 7, ils furent bien lents, tout autant du fait des pénuries que parce que, à partir de mai 1942, les autorités d'occupation décidèrent de soumettre les travaux onéreux à leur autorisation. Dès lors, la principale activité des chantiers du métro resta celle de la réparation des dégâts des bombardements.

Un autre cas précis fit l'objet de la communication de **Sébastien Durand**, doctorant à l'université Michel-de-Montaigne - Bordeaux 3, le “ *Destin local d'une entreprise de*

transport sous l'Occupation : l'exemple de la Compagnie française des tramways électriques et omnibus de Bordeaux ", principal employeur de la ville avec ses 2 500 agents. Si le trafic, comme dans les transports urbains des autres grandes villes, fut en hausse, les problèmes liés à l'approvisionnement en carburant furent à l'origine d'un recul des recettes des bus en 1943, tandis que des difficultés d'approvisionnement en électricité entraînèrent une diminution du nombre de voyageurs en 1944. Toutes ces années, le souci fut constant, tant du côté de l'occupant que de celui des Français, de contrôler les activités de la compagnie ; la Feldkommandantur de Bordeaux usa largement de réquisitions. Les besoins en personnel et la nécessité de préserver son assiduité amenèrent également la compagnie à mettre en œuvre une politique sociale, ce qui se traduisit notamment par l'essor des services de crèche et de garderie et, surtout, par une attention soutenue au problème du ravitaillement. Des modifications importantes furent apportées à la composition du personnel, notamment par l'embauche de femmes (dont certaines occupèrent des emplois de cochères et de wattwomen). Si quelques agents partirent, dans le cadre de la relève, travailler à la Reichsbahn, nombre d'entre eux s'investirent fortement dans la Résistance (comme en témoigne la composition de la branche régionale du réseau Jade-Amicol) ou eurent plus simplement un comportement d'opposition quotidienne aux occupants italiens ou allemands (S. Durand rapporte quelques anecdotes à ce propos). En définitive, la mémoire de la guerre et de la résistance à l'occupant joua un rôle important dans la construction de l'identité du personnel des transports urbains bordelais tandis que le tramway fut assez rapidement remplacé par les bus.

Michel Letté, maître de conférences au Conservatoire national des arts et métiers, développa sur un temps plus long l'histoire de "*La Société nouvelle des transports rapides Calberson* ", en une mise en perspective dès la création de l'entreprise, au début du siècle. Ce fut à la fin des années 1920, lors des négociations entreprises entre Raoul Dautry, pour le réseau de l'État, et la direction de la Société de transports rapides Calberson alors cantonnée aux liaisons Paris-Normandie que se noua le destin de cette entreprise, autour de la question de la concurrence entre le rail et la route dans laquelle s'inscrit le " pacte de Rouen " qui unit en 1934 le réseau de l'État et les transporteurs routiers. Tout au long des années de guerre, la société n'a que modérément souffert des destructions et réquisitions, son parc passant de 106 en 1938 à 73 véhicules en 1941, puis à 89 en 1945. Calberson apparaît comme une entreprise peu touchée par les mesures visant à rationaliser les politiques économiques tout comme la gestion de la route ; sans doute la discrétion de cette entreprise qui s'est placée sous la protection de la SNCF et s'étendit sur l'ensemble du territoire en rachetant ses concurrentes a-t-elle été un élément décisif de son succès. Le dépôt en 2005 des archives de l'entreprise au Centre des archives du monde du travail à Roubaix ouvre de nouvelles perspectives à la recherche tant sur le transport routier que sur les activités d'auxiliaires des chemins de fer et de groupage, fort mal connues, autant que l'histoire de ce qui est aujourd'hui le groupe SNCF, une première fois structuré dans les années 1940.

Claude Malon, docteur en histoire de à l'université Paris-Sorbonne - Paris IV, traita particulièrement du "*Grand commerce havrais et ses entrepreneurs face à la guerre, l'État français et l'Occupation* ". L'inactivité du port entre juin 1940 et février 1945 pose en effet la question du destin ces années-là des importateurs, des transitaires et des commissionnaires. D'abord base anglaise, bombardée de ce fait par les Allemands, puis base allemande subissant de ce fait les raids alliés, le port a bien sûr souffert de la coupure de l'industrie havraise avec ses sources d'approvisionnement. Néanmoins, l'activité ferroviaire s'est maintenue tandis que les armateurs fluviaux ont été favorisés grâce aux potentialités qu'offrait le canal de Tancarville. D'autres entreprises, telles celles du négoce du café, ont demandé le monopole du commerce et de la torréfaction des succédanés. Quant à celles du commerce du

bois, en dépit des bombardements et des enlèvements allemands, elles ont survécu en se transformant en exploitants forestiers sur le sol français. Certains projets de travaux ont été réactivés ; ce fut ainsi le cas de celui de pont-route de la Seine (qui deviendra le pont de Tancarville) qu'il était même prévu de baptiser " pont Maréchal-Pétain ". Malgré le manque d'enthousiasme de certains entrepreneurs, une cinquantaine d'entreprises furent " aryanisées " ces années-là, dont les quatre cinquièmes étaient composés de petits commerces. Pour C. Malon, il conviendrait d'approfondir le chantier historique de la collaboration au Havre, en se penchant notamment sur le cas des assurances et des entreprises de travaux publics, au-delà des riches archives de la chambre de commerce et des organismes patronaux qu'il a utilisées, faisant ressortir quelques itinéraires singuliers. Il termina en soulignant que le traumatisme du grand bombardement du 5 septembre 1944 ne devait pas faire oublier que l'assouplissement ces années-là de l'activité des grandes entreprises de transport ne les a pas fondamentalement transformées.

La **4e séance**, présidée par **Michel Pigenet**, professeur à l'université de Paris I Panthéon-Sorbonne et chercheur au Centre d'histoire sociale du XXe siècle, était consacrée à une approche **des personnels**, qui dans le secteur des transports furent confrontés à une situation exceptionnelle, celle notamment de la pénurie de main-d'œuvre, tandis que bien des éléments peuvent évoquer la situation des travailleurs lors de la Première Guerre mondiale.

Florent Montagnon, doctorant au LARHRA, université Lumière-Lyon 2, s'intéressa à " *La gestion du personnel de la Compagnie des omnibus et tramways de Lyon durant la Seconde Guerre mondiale* ". Comme dans le cas des transports urbains d'autres grandes villes, l'activité se développa ces années-là : la compagnie, qui avait transporté 107 millions de voyageurs en 1939, en transporta 207 millions en 1944. La condition de ses travailleurs se situait dans la lignée de la situation d'avant-guerre, notamment le statut qui datait de 1932 et prévoyait une stabilité de l'emploi après un temps d'auxiliarat. Lorsque commença la guerre, les départs en retraite prévus furent repoussés et des retraités furent même rappelés, tandis qu'eurent lieu des embauches d'auxiliaires, dont la compagnie se débarrassa au retour des démobilisés. L'amplitude de la journée de travail fut portée à 14 heures, voire 16 pendant la Drôle de guerre, sans repos compensateur ; après l'armistice, la semaine de travail fut fixée théoriquement à 45 heures, mais les modalités de prise en compte de l'activité rendirent bien plus longues les journées de labeur. Dès lors, les signes de la résistance des travailleurs à ces conditions de travail se multiplièrent, que ce soit un considérable turn over entre 1940 et 1944 (surtout en 1941 et 1942, lorsque la médiane du temps de présence était égale à six mois), un nombre considérable d'agents absents pour cause de maladie (de 12 à 13% pour un taux ordinaire de 2 à 5%). Le recours au travail des femmes fut également significatif, la plupart étant nommées à des postes de receveuses mais certaines devinrent, à partir de 1943, laveuses dans des dépôts, manœuvres en atelier ou wattwomen. F. Montagnon insiste sur la dureté des conditions de travail (en dépit de laquelle les agents de l'OTL ne furent pas classés " travailleurs de force ", ce qui leur aurait permis d'obtenir des rations de ravitaillement plus conséquentes) et remarque qu'elles ne changèrent pas véritablement après 1944, pas plus que la modicité des salaires et la longueur du temps de travail.

Élisabeth James, doctorante à l'université du Havre, élargit le cas des personnels en s'intéressant plus largement aux " *transporteurs routiers et chauffeurs routiers. Un groupe d'entrepreneurs, d'artisans et de salariés sous l'Occupation* ". Elle regrette d'abord le

caractère lacunaire des fonds d'archives qu'elle a utilisés (qui n'évoquent ainsi que fort rarement les conditions de travail dans ce secteur) et l'explique par le fait qu'il s'agissait de petites entreprises, souvent très petites, n'employant pas le moindre salarié ; elle déplore également que d'autres archives, réputées "amiantées", ne soient pas pour l'instant disponibles. Il convient de distinguer les activités de transport public, ou transport pour le compte d'autrui, et le transport effectué pour leur propre compte par des entreprises d'autres secteurs. Dans toutes ces entreprises, l'activité fut entravée par les pénuries de toutes sortes, comme le manque d'avoine qui handicapait le transport hippomobile, mais aussi par des dispositions législatives ou réglementaires, comme la loi de 1934 sur la coordination des transports qui prohibait la concurrence. É. James souligne pour ces années-là le rôle du comité d'organisation des transports routiers, l'autorité accrue de l'ingénieur en chef départemental des Ponts et Chaussées ainsi que l'hypertrophie de la réglementation. Elle relève enfin l'importance des prélèvements effectués par les autorités d'occupation, qui louaient parfois le chauffeur avec le véhicule réquisitionné.

Enfin, **John Barzman**, professeur à l'université du Havre, présenta une communication sur "*Les acteurs de la manutention portuaire sur le terrain : l'exemple havrais*", en s'attardant sur les entreprises et non sur les dockers qu'il a déjà largement étudiés. De septembre 1939 à juin 1940, la manutention fit partie d'un ensemble qui vit en symbiose ("notre établissement maritime" disait-on alors communément). À côté des petites entreprises de manutention existaient de grandes entreprises privées (comme les docks frigorifiques, qui continuèrent à fonctionner durant toute l'Occupation) ainsi que le port autonome très lié à la chambre de commerce du Havre. Ces premiers mois de guerres furent ceux d'un indéniable recul social, dans le contexte d'une embauche de plusieurs centaines (jusqu'à 600) dockers par les Britanniques, ce qui provoqua les protestations d'un patronat qui déplorait leurs salaires qu'il jugeait trop importants. Les bombardements de la Luftwaffe mais également les destructions ordonnées par l'armée française lors de son retrait laissèrent le port fort endommagé au moment de l'armistice. Dès lors, la réorientation du trafic civil, vers la pêche ou le cabotage avec le Calvados, laissait aux activités non militaires une importance moindre, comme l'a montré la communication de C. Malon. À partir de juin 1940, le Havre devint un lieu de rassemblement de petits navires en cours de reconversion dans la perspective d'une invasion des îles britanniques, puis une véritable forteresse incluse dans le dispositif plus large du Mur de l'Atlantique. Mais la guerre n'avait qu'un temps et, dès la fin de 1943, la préparation du moment où le port reprendrait ses activités était déjà en cours. J. Barzman souligne à cette occasion les consignes alors diffusées d'exagérer les dévastations afin d'obtenir de plus substantielles subventions. Plus largement, il suggère d'établir une typologie des grands ports en fonction des destructions qui les caractérisèrent tout comme du devenir des entreprises de manutention.

La présence à la tribune de Michel Pigenet et de John Barzman, deux chercheurs ayant consacré des travaux au monde des dockers, a suscité plusieurs questions d'auditeurs et permis d'évoquer l'histoire de ce groupe social ces années-là, notamment l'importance de la loi de 1941, largement préparée par des expériences qui avaient eu lieu auparavant et qui a débouché sur la loi-statut de 1947.

Dans les conclusions du colloque, **Christian Chevandier**, maître de conférence à l'université de Paris I – Panthéon-Sorbonne et chercheur au Centre d'histoire sociale du XXe siècle, a insisté d'abord sur le pari épistémologique que constituait ce colloque, qui consistait à appréhender le secteur des transports comme un ensemble, ce qui a priori n'allait pas de soi, et estimé que ce choix avait été judicieux ; sans aucun doute le contexte de la guerre l'explique-t-il. De l'ensemble des communications, il retire que ces années de guerre ne furent, pour ces entreprises, qu'une parenthèse, qu'aucune dynamique n'a été inversée et que

si les conditions matérielles et les logiques guerrières ont pu accélérer ou ralentir certaines évolutions, il n'y eût pas de véritable rupture, à l'exception du processus qui a affecté le port de Bordeaux. Qu'est-ce qui peut expliquer, se demande-t-il, cette large perception d'une continuité ? Peut-être joue le fait que la plupart des historiens qui sont intervenus ces deux jours ne sont pas à titre principal des spécialistes de la Seconde Guerre mondiale et travaillent plus précisément sur des entreprises et des secteurs ; sans doute sont-ils plus tentés de trouver des spécificités à leurs sujets qu'à une époque précise. Mais joue plus sûrement l'importance, dans le secteur des transports, des investissements, que ce soit pour la recherche ou pour les infrastructures. Les mouvements ne peuvent alors se faire que sur un temps long et même un phénomène aussi important qu'une guerre mondiale doit être relativisé. Il souligne également, insistant sur la mission essentielle du GDR à cet égard, la diversité des sources, archives des entreprises bien sûr, mais, de manière considérable, les différentes archives publiques. La dimension stratégique des transports et la nature même de l'économie de guerre, mais également l'importance des démarches liées aux indemnités, expliquent largement cette richesse. Enfin, C. Chevandier termine en relevant quelques lacunes, concernant le marché noir ou la place des transports dans la politique nazie de persécution raciale, ainsi que sur le travail dans ces entreprises. Il en profite pour appeler les participants à proposer des communications pour le colloque du GDR, consacré au travail dans les entreprises en France sous l'Occupation, qui aura lieu en juin 2006 à Dijon.

Christian

CHEVANDIER

Avec la participation de Marie-Noëlle POLINO (secrétaire scientifique de l'AHICF)