

Déni à la SNCF

Alain Brossat

« La Cour administrative d'appel de Bordeaux a annulé hier la condamnation de la SNCF pour le transport, sous l'Occupation, de plusieurs membres de la famille Lipietz vers le camp de Drancy. La famille du député européen vert Alain Lipietz a décidé de continuer son combat "devant le Conseil d'État". En juin 2006, elle avait obtenu, devant le tribunal administratif de Toulouse, la condamnation de l'État et de la SNCF à lui verser des indemnités. Pour la première fois en France, une juridiction avait retenu la responsabilité de l'entreprise ferroviaire conjointement à celle de l'État. » (Le Parisien du 28/03/2007¹)

Ce qui frappe, dans l'affaire des poursuites engagées par la famille Lipietz contre la SNCF, c'est la formation d'un consensus extrêmement compact là où se manifestaient jusqu'alors, par exemple lors du procès Papon, des dissensions importantes², un consensus qui efface toute sorte de ligne de démarcation idéologique, politique, institutionnelle... Avec, comme principaux protagonistes de cette union sacrée réalisée contre la décision en première instance du tribunal administratif de Toulouse concluant à la responsabilité de la SNCF : la direction de celle-ci, les

associations d'anciens résistants et déportés, les représentants de la « communauté juive » (le CRIF et d'éminentes personnalités comme Serge Klarsfeld), les syndicats (du moins la CGT), les « historiens du temps présent » représentés par l'IHTP et le CNRS, la grande presse quotidienne (*Le Monde*, *Le Figaro*), des figures majeures du barreau impliquées naguère dans la défense des victimes lors de grands procès ayant trait aux persécutions antisémites (Me Zaoui, Arno Klarsfeld, avocat de la SNCF dans le procès intenté par les Lipietz), le pouvoir politique, le pouvoir judiciaire..., j'en oublie sans doute.

Cette impression d'union sacrée est renforcée par le caractère interchangeable des arguments employés par les uns et les autres dans le but de discréditer la procédure engagée par les Lipietz. Ces arguments s'agencent, synthétiquement, autour des motifs suivants :

– La SNCF a transporté des déportés raciaux, des résistants (etc.) entre 1942 et 1944 *parce qu'elle n'avait pas le choix*, étant entièrement placée pendant cette période sous la coupe des autorités allemandes.

– Les victimes de la déportation et de l'extermination raciale nazie ou leurs ayants-droit, politique conduite avec la complicité du régime de Pétain, ont été indemnisés par l'État.

– Réclamer des réparations à la SNCF aujourd'hui, c'est faire outrage à la Résistance des cheminots, l'une des pages les plus glorieuses de la Résistance en général.

– Déclarer recevable la plainte des Lipietz, c'est ouvrir la porte à une suite de procédures sans fin, concernant aussi bien des administrations que des entreprises privées ou des individus ayant pu être, de manière indirecte, voire très indirecte, impliqués dans

DÉNI À LA SNCF

le phénomène de la déportation ; ces procédures ont un but essentiellement lucratif.

– Il est temps de passer du terrain juridique à celui de l'Histoire – il faut « laisser travailler les historiens » – et ne pas céder au penchant à une judiciarisation infinie des questions du passé criminel.

– La SNCF a ouvert ses archives concernant cette période, elle contribue loyalement et activement à la connaissance de ce passé litigieux. On ne peut donc pas l'accuser de vouloir dissimuler les faits. La SNCF paie son tribut avec zèle au « devoir de mémoire », ce qui contribue d'autant plus à l'exonérer de toute *responsabilité propre*, en tant qu'entreprise publique et administration, par rapport aux crimes de la déportation et l'extermination raciale. Nul n'est fondé à exiger des réparations ou des compensations à la SNCF au titre de ces entreprises criminelles dont la responsabilité incombe en premier lieu à l'État nazi et en second lieu à l'autorité illégitime mise en place par Pétain.

– Faire droit à la réclamation adressée à la justice par les Lipietz conduirait à une dilution de la responsabilité pour les crimes majeurs commis durant cette période. Il est dommageable, aussi bien au plan de la justice que de l'Histoire, de placer sur un même plan ceux qui ont pris une part volontaire à ses crimes, qui ont délibérément choisi la Collaboration, et ceux qui s'y sont trouvés impliqués involontairement ou accidentellement, ce qui est le cas de la SNCF.

– Il faut en finir avec la manie de la repentance perpétuelle, la figure confuse du « tous coupables ». S'en prendre à la SNCF, c'est comme accuser de complicité de génocide tous les Français qui n'ont pas participé activement à la Résistance.

Première remarque : l'unanimité qui se réalise parmi les protagonistes évoqués ci-dessus de l'affaire

« Lipietz/SNCF » attire l'attention par son caractère plus que rare, exceptionnel. Sur les questions du passé litigieux, du passé qui ne passe pas, comme on dit, le passé colonial ou bien, jusqu'à une période récente, les questions afférentes à la Seconde Guerre mondiale (l'Occupation, la Résistance et la Collaboration, la Libération et l'Épuration...), l'opinion s'est constamment divisée, fractionnée depuis la fin de la Seconde guerre mondiale ; des milieux de mémoire non seulement différenciés mais antagoniques se sont formés, dans un paysage mémoriel certes variable, évolutif, mais constamment frappé du sceau, davantage que du pluralisme, de la division et de la discorde. Le seul enjeu à propos duquel se soit finalement formé un consensus idéologique sur fond d'enjeux mémoriels, depuis 1945, un front effaçant toutes sortes de lignes de division traditionnelles, c'est la question du négationnisme, et ce, tardivement, à partir des années 1980. Mais précisément, ce qui surprend ici, c'est bien l'hétérogénéité complète de la question en débat aux enjeux du négationnisme et cette sorte de volte-face qui, en termes d'opinion, semble se produire à cette occasion : une sorte d'*union sacrée* réalisée *contre* une famille juive réclamant ses droits à propos de l'implication de l'administration française dans les persécutions raciales subies par l'un des siens au cours de la Seconde Guerre mondiale. Il y a à peine plus d'une décennie, lors du procès Papon, c'est largement autour des victimes, des parties civiles que se produisait au contraire ce type de rassemblement impliquant une multitude d'instances et d'autorités (politiques, idéologiques, morales...), et aussi autour de la notion de l'imprescriptible, du caractère ineffaçable, impardonnable et inoubliable des crimes dont Papon s'était rendu complice³.

DÉNI À LA SNCF

Qu'est-ce qui, donc, peut expliquer un aussi radical changement de tableau entre les deux affaires ? « Bougé » conjoncturel, lié aux particularités de l'affaire en cause aujourd'hui ou changement d'époque ? Ou bien encore : inconséquence des acteurs impliqués dans les deux affaires et dont, pour plusieurs, les positions semblent avoir changé du tout au tout d'une affaire à l'autre ? La perplexité suscitée par la brutalité de ce changement de tableau se trouve renforcée par l'accumulation d'arguments étranges, désinvoltés, parfois grossièrement sophistiqués ou violemment vindicatifs qui ont été proférés, depuis le début de l'affaire, par les différents défenseurs de la thèse autour de laquelle se réalise ce si large accord. Certains de ces énoncés sont si surprenants et inattendus de la part de ces protagonistes, précisément, et dans un tel contexte, qu'ils méritent d'être cités littéralement et commentés.

Un premier type d'argument porte sur l'attitude de la SNCF pendant la période incriminée : on ne pourrait pas lui reprocher de ne pas avoir adopté, collectivement, comme administration et entreprise, une attitude de refus et de résistance ouverte à l'occupant. Comme telle, au fond, elle n'aurait fait que se conformer au profil moyen adopté par la population française durant cette période : pas franchement résistante, mais pas activement collabo pour autant. Serge Klarsfeld, dans un assez flagrant contraste avec ses combats antérieurs, arrime à cette position toute une philosophie de l'Histoire : « Bien sûr, on aurait voulu que les cheminots se couchent en travers des voies, que le directeur refuse d'obéir, qu'au minimum on n'envoie pas la facture... Mais on ne vit pas dans un monde où tout le monde est un héros [...]. Il est temps de quitter le terrain juridique pour celui de l'Histoire⁴. » Même

un observateur très éloigné de la séquence dont il est ici question conviendra que la comparaison entre ce fameux Français moyen des années 1940-1945, ni héros ni collabo, et la SNCF, entreprise publique et institution, boîte bas : le « petit homme » des années noires qui écoutait Radio Londres en cachette tout en pratiquant le marché noir n'acheminait pas pour autant des résistants et des déportés raciaux en direction de camps de concentration et de sites d'extermination. Le moins que l'on puisse dire est que la SNCF ne s'est pas contentée de ne pas agir « en héros ». Elle a bien été, comme doit en convenir Henry Rousso, pourtant hostile à l'action des Lipietz, un rouage, et non des moindres, de la déportation et de l'extermination.

La formule absolutoire de Serge Klarsfeld est donc ici quelque peu désinvolte. Ou plutôt, elle est une formule de diversion. En effet, il ne s'agit pas, pour les plaignants, de faire le procès moral de la SNCF, fondé sur le reproche d'avoir reculé devant le martyrologe ou une conduite héroïque, mais bien de lui demander de reconnaître et de prendre en charge la responsabilité pour des actions accomplies, au service d'une entreprise criminelle globale. D'autre part, l'énoncé qui décrète *d'autorité* que le temps n'est plus aux actions de justice mais à l'écriture de l'Histoire, concernant la séquence impliquée – celle de la « Solution finale » –, laisse perplexe. Les Klarsfeld n'ont pas été les derniers à se battre becs et ongles pour que les clauses de prescription concernant les actions reprochées à Papon soient récusées, et ils ont obtenu gain de cause au terme d'un combat collectif qui s'est prolongé pendant plusieurs dizaines d'années. C'est le motif de l'imprescriptibilité des actions criminelles entreprises dans le contexte de la « Solution finale »

DÉNI À LA SNCF

qui a servi de fil conducteur à ce combat. La plainte et la demande de réparation formulées par les Lipietz s'inscrivent distinctement dans ce même contexte, et tenter de les discréditer sous prétexte qu'elles sont adressées à la justice administrative (qui, en principe, ne prévoit pas de clause d'imprescriptibilité), et non pas formulées au pénal, relève de la mauvaise foi : si, en effet, les Lipietz se sont résolus à tenter de faire valoir en droit leur grief contre la SNCF par le biais de la justice administrative, c'est que toutes les tentatives antérieures de les voir reconnues au pénal (notamment celle du pionnier en la matière, Kurt-Werner Schaechter⁵) s'étaient opposées à des fins de non-recevoir. On ne comprend donc pas bien comment des crimes qui, il y a peu encore, *faisaient époque*, précisément en tant qu'ils étaient imprescriptibles et donc étaient appelés à être jugés sans qu'aucune clause d'éloignement dans le temps ne puisse jouer, cessent d'être soumis à un tel régime pour entrer dans un tout autre régime : celui de l'écriture de l'Histoire, un temps où les tâches de consignation et d'objectivation prévaudraient sur celles qui visent à punir et réparer.

Si un tel seuil sépare le temps du procès Papon de celui de l'affaire Lipietz/SNCF, alors on ne comprend pas très bien, par exemple, la manière dont se trouve actuellement non seulement poursuivie mais intensifiée, en France, la célébration des « Justes » qui portèrent assistance aux Juifs persécutés pendant l'Occupation. On a là, typiquement et plus de soixante ans après les faits concernés, une activité mémorielle prise en charge conjointement par deux États (Israël et la France) et relayée par de puissantes organisations communautaires, visant à manifester que le temps de la mémoire, le temps de l'imprescriptible, concernant

ce moment et ses enjeux, loin d'être révolus, sont d'une *actualité* constamment réintensifiée. À moins de considérer que ce type de célébration, avec les modes de ritualisation du souvenir afférents, ne servirait qu'à lubrifier les rouages des relations entre les parties concernées et à redorer le blason terni de l'une ou l'autre, on doit bien convenir que les choses sont moins évidentes que ne voudrait le décréter Serge Klarsfeld, lorsqu'il statue que nous serions irréversiblement entrés dans le *temps* de l'histoire, par opposition aux spasmes mémoriels.

C'est qu'on trouve également cette formule qui surprendra dans la bouche de l'auteur du *Mémorial de la Déportation* ou bien encore de l'homme qui s'acharna à exhumer des archives de la police le fichier des Juifs établi au temps de Vichy : « On ne va pas aller prospecter les maisons de retraite allemandes pour dénicher des types qui avaient dix-huit ou vingt ans pendant la guerre⁶... » Ce n'est pas seulement qu'on pourrait opposer à Serge Klarsfeld que « prospecter » ou « dénicher » sont des termes qui résument assez bien ce qu'entreprirent longuement aussi bien un Simon Wiesenthal, le chasseur de nazis, que Claude Lanzmann, l'auteur de *Shoah*, sans oublier les services spécialisés de l'État d'Israël lancés sur les traces d'Eichmann et de quelques autres criminels nazis de haut vol. C'est surtout que l'on se demande sur quelle autorité se fonde ce décret d'arrêt des poursuites (donc de prescription de fait, sinon de droit) et de « passage à l'ordre du jour » ici énoncé par Serge Klarsfeld. L'argument trivial de l'âge, quoiqu'il semble relever d'un apparent bon sens, ne vaut rien : dix-huit ou vingt ans, étaient, on le sait, le « bel âge » (des bourreaux) pour aligner les Juifs au bord des fosses communes au cours de l'été 1941, en Pologne

DÉNI À LA SNCF

orientale, en Ukraine, en Biélorussie et ailleurs... C'est ainsi d'un trait de plume un peu désinvolte que s'abolissent toute une philosophie, toute une politique et toute une morale de l'exceptionnalité du crime commis par les nazis au nom de la race, une philosophie dont les énoncés courants sont, précisément, « ni oublié ni pardon », et dont le régime subjectif est l'activation perpétuelle de la mémoire collective du crime impardonnable et imprescriptible.

À la question ayant trait au « qui décide ? » (du changement d'époque) vient s'en ajouter une autre : « qu'est-ce qui motive un tel changement de cap et de discours ? » Pour Serge Klarsfeld, s'en prendre à la SNCF, lui demander de prendre sa part de responsabilité dans les crimes commis dans le contexte de la déportation et des exterminations raciales, « cela va trop loin ». Et d'explicitier : à travers la condamnation de la SNCF [prononcée par le tribunal administratif de Toulouse, en première instance], c'est « un peu les cheminots de l'époque » qu'on accuse de complicité de crimes contre l'humanité ». Et d'ailleurs : On n'a « jamais vu les cheminots accusés par aucun de ceux qui sont revenus⁷. » Or, ce qui se livre ici, sous une forme de sophisme, est bien la clé de l'affaire : un décret de type *politique* (et non pas historiographique), statuant que la SNCF, en tant qu'entreprise et institution, devra demeurer hors d'atteinte, en situation d'immunité dans le champ général des incriminations et réparations, entreprises en relation avec la mise en œuvre de la Solution finale par les nazis et leurs complices français. Un décret qui se fonde sur un argument dont le caractère biaisé se détecte à l'œil nu.

En effet, comme le rappelle Henry Rousso, « Il y a eu des cheminots résistants et *pendant ce temps-là*

[je souligne], les trains déportaient des Juifs. Ce sont deux réalités qui ne sont d'ailleurs pas propres à cette seule entreprise⁸. » On a deux plans de réalité symétriques et violemment hétérogènes (même si la formule bizarre de Rousso « les trains déportaient des Juifs », comme si les trains roulaient tout seuls, vise à en atténuer la proximité *et* le contraste), et le jeu du récit *correct* qui se met en place ici est classique : faire passer aux pertes et profits les actions criminelles (massives) en surexposant les actions louables, voire héroïques (moins nombreuses, voire exceptionnelles). C'est ce que fit interminablement l'institution policière, soutenue par les pouvoirs publics jusqu'aux années 1980-1990, en mettant en exergue la participation de la police parisienne au soulèvement d'août 1944 pour mieux effacer le souvenir des actions criminelles conduites, plusieurs années durant, au service de l'occupant et de la Collaboration ; jusqu'au jour où, mieux valant tard que jamais, le récit de cette période établi sous l'autorité de l'État consigne noir sur blanc la participation constante de la police et de la gendarmerie françaises aux persécutions raciales, et singulièrement celle de la police parisienne à la rafle du Vel d'Hiv. Ici, le fait que des cheminots aient, individuellement ou dans le cadre de réseaux, participé à des actions de résistance, plus nombreuses que dans d'autres administrations et corporations, est *sans rapport aucun* avec le fait que la SNCF, comme compagnie de transport, ait, pendant toutes ces années, servi l'occupant sans défaillance et souvent avec zèle, la grande majorité de ses cadres étant imbue d'une « culture maison » faisant prévaloir le souci d'efficacité et l'esprit de subalternité, et une minorité active d'entre eux étant engagée dans la Collaboration (voir

DÉNI À LA SNCF

les condamnations à des peines d'indignité nationale à la Libération – plusieurs centaines, tout de même...).

Longtemps, les organisations communautaires juives, les associations d'anciens déportés et résistants et, disons, l'opinion éclairée, se sont battues pour que la République prenne en charge la responsabilité de ce qui a été commis et perpétré pendant la Seconde Guerre mondiale par l'autorité en place, quoi que l'on puisse dire de la légitimité de celle-ci, et ce au nom de l'effectivité de la *continuité des institutions*. François Mitterrand s'est toujours refusé à leur donner satisfaction et il a fallu attendre Jacques Chirac et 1996 pour qu'une telle *reconnaissance de dette* à l'égard des victimes soit prononcée par un Président de la République, en sa qualité de plus haut représentant de l'État. Mais tout se passe comme si, s'agissant de la SNCF, ce principe dont la reconnaissance n'a été acquise qu'au prix de si âpres combats ne valait aucunement : « 62 ans après, statue Roger Cukierman, président du CRIF, *ce n'est vraiment plus du tout la même SNCF* [je souligne]. D'autant que cette société, sous la présidence de Louis Gallois, a fait un formidable travail pédagogique, notamment envers les enfants⁹. » L'inconséquence d'une telle formule se passe d'un long commentaire ; ou dirait tout aussi bien et pour ainsi dire a fortiori que, plus d'un demi-siècle après, l'autorité politique française, l'État, au temps de Jacques Chirac, *ce n'est vraiment plus du tout le même* qu'au temps du Maréchal Pétain... Et c'est précisément cette différence et cette rupture qui sont la condition pour que le premier pose le principe d'une reconnaissance de responsabilité de la République, dans ses dispositions et selon les principes actuels, pour les crimes d'État commis sous l'autorité

du second... Or, la SNCF n'est-elle pas un segment de l'État, un de ses fleurons pourrait-on même dire ?

Là où l'argumentation est prise de court, ce sont donc les arguments d'autorité qui vont tenter d'imposer le nouveau règlement mémoriel. Ainsi, déclare Serge Klarsfeld, relayé par un éditorial du *Monde*, « En tant que fils de déporté, *je sais* [je souligne] où se situent les limites de la responsabilité. Ce n'était pas une action volontaire. *De plus* [je souligne], la SNCF a procédé à un examen de conscience¹⁰. » On objectera ici que, si la qualité de « fils de déporté » ouvre assurément à celui qui parle de ces questions un crédit de légitimité, elle ne suffit pas à donner à son *opinion* sur la question (philosophique, politique) compliquée de la responsabilité une autorité incontestable et définitive. D'autant qu'il se trouve que d'autres, qui peuvent se prévaloir de la même qualité (l'essayiste Maurice Rajsfus, ou bien le regretté Kurt-Werner Schaechter, par exemple), voient les choses différemment¹¹. À l'idée que la SNCF n'a pas prêté un concours *volontaire* à la déportation, qu'elle n'avait « pas le choix » (nous reviendrons sur cet énoncé standard, qui est aussi celui de tous les criminels de bureau en quête de circonstances atténuantes), ils en opposent une autre qui trouve de solides points d'appui dans le matériel documentaire : rouage de la politique de déportation, la SNCF a agi à ce titre *en connaissance de cause* – n'ignorant rien, et pour cause, des souffrances et des périls auxquels étaient exposés ceux qu'elle transportait en fourgons à bestiaux. Entre les deux énoncés « la SNCF était placée sous tutelle allemande, elle n'avait d'autre choix qu'obéir et exécuter » et « la SNCF savait parfaitement ce qu'elle faisait et à quoi elle participait en organisant les convois de déportés et en les acheminant jusqu'à la frontière avec

DÉNI À LA SNCF

le Reich », le débat crucial sur la responsabilité de cet appareil, de cette société (une personne juridique, donc) dans la mise en œuvre d'un crime d'État – dont on nous dit par ailleurs qu'il est sans précédent ni équivalent – reste ouvert.

Or, le pilonnage collectif auquel a donné lieu la procédure engagée par les Lipietz a cette destination : accréditer l'idée que cette question est définitivement close, que toute tentative faite pour poser à nouveau, envers et contre le cours des choses (l'éloignement des faits dans le temps), la question de la responsabilité de la SNCF est intempestive. Le déni de cette question va, ici, s'articuler autour d'une diversion concertée en forme de syllogisme boiteux : la participation à la déportation n'était pas une action volontaire de la SNCF, dit Klarsfeld, et, *de plus*, elle a fait son examen de conscience ; ce n'est plus du tout la même SNCF, renchérit Cuckierman, *d'autant plus* qu'elle « fait un formidable travail pédagogique » autour de cette période. En d'autres termes, la SNCF est d'autant mieux fondée à pratiquer le déni de toute *responsabilité propre* (et pourtant...) dans la mise en œuvre de la politique de déportation et d'extermination (ce qui veut dire en clair : refuser d'envisager quelque indemnisation que ce soit de ceux qu'elle a transportés vers les camps de la mort ou de leurs ayants-droit) qu'elle a su monter opportunément dans le train du « travail de mémoire », en plaçant ses archives concernant cette période sous la tutelle de l'IHTP, en soutenant un certain nombre d'activités de recherche universitaire (colloques, publications...). En somme, ce que MM. Klarsfeld et Cuckierman (à l'instar de tous ceux qui sont tombés à bras raccourcis sur les Lipietz) considèrent comme une clause absolue de la SNCF n'est que l'habileté d'une politique

(du passé litigieux) consistant à troquer de la dette historique contre de l'activisme mémoriel, à donner du grain à moudre aux historiens en échange d'un quitus moral accordé par ceux-ci à l'entreprise.

L'enjeu est ici distinct, et il est double. D'une part, la SNCF, en sa qualité d'entreprise phare du service public en France, la SNCF pourvoyeuse de modernité et d'innovation (le TGV et sa séquelle...) ne veut en aucun cas voir son blason souillé par le souvenir des années noires. Reconnaître, en tant que personne morale et juridique, une *responsabilité propre* dans la perpétration des crimes historiques de la déportation et de l'extermination, cela reviendrait au fond à placer sur un même plan continu le TGV et les trains de la mort, à admettre que la SNCF véhicule confortablement ses clients de Paris à Marseille *comme* elle transportait naguère les victimes de la déportation à l'égal d'animaux ; cela reviendrait à rétablir des continuités désastreuses entre ces deux séquences si contrastées et une telle mise en équivalence est évidemment insupportable à tous points de vue (la SNCF, comme entreprise, se doit de soigner et améliorer constamment son *image*). D'autre part, la SNCF est avertie par un certain nombre de précédents (par exemple celui des avoirs juifs en déshérence indûment conservés par les banques suisses) qu'une première décision de justice favorable à un plaignant constitue un « appel d'air » – ce qui s'est produit au lendemain de la décision du tribunal administratif de Toulouse condamnant la SNCF, des dizaines de plaintes ayant été déposées auprès de cabinets d'avocats spécialisés aussi bien à Paris qu'à New York¹². L'argument aussitôt invoqué par les avocats de la SNCF (entre autres) selon lequel la multiplication prévisible de ces procédures s'apparentait davantage à un business qu'à un désir réel de

DÉNI À LA SNCF

justice et de réparation est d'une faiblesse insigne¹³ : la dimension des petits calculs intéressés est inhérente à la procédure même des réparations. L'argument des calculs lucratifs, d'ailleurs, ne valait pas lorsque Kurt-Werner Schaechter, pionnier en la matière, réclamait *un franc symbolique* de dommages et intérêts à la SNCF pour la déportation de son père et de sa mère (qui n'en sont pas revenus) et cela ne l'a pas empêché de se voir sèchement débouté.

Tout se passe au fond comme si l'irréversible du passage au temps de la *démocratie du consensus* se traduisait ici non seulement par la disparition de toute forme de division et de litige à propos du passé qui fâche (une disparition sanctionnée par l'établissement d'un certain nombre de pactes entre les associations dites représentatives et les pouvoirs publics, entre la direction de la SNCF et les « historiens du temps présent », entre ex-staliniens et nouveaux réacs, etc.), mais aussi, du coup, par le bannissement de toute possibilité de *différer*, de se séparer d'avec ces nouvelles normes et règles de conduite. D'où l'extrême violence des discours dans lesquels est dénoncée l'entreprise *intempestive*, voire hérétique, des Lipietz. C'est bel et bien – avec l'énoncé standard selon lequel toute mise en cause de la SNCF en tant qu'entreprise et institution est égale à une offense à la mémoire de ceux de ses agents qui ont pris part à la résistance – une pure et simple régression vers la forme absolument classique du discours résistancialiste qui s'opère. Un agencement dont le principe est simple : celui de l'interposition dans la part d'ombre « qui ne passe pas » (celle qui appelle un questionnement sans fin sur la question des responsabilités et dont le bilan ou, si l'on veut, les « leçons » continuent de diviser les vivants et le présent) des fameuses « pages glorieuses » destinées à

ressouder l'unité nationale et à remettre en selle un sentiment d'identité (et l'estime de soi qui l'accompagne) mis à mal par les années noires de l'Occupation et du déchirement du corps national entre les deux pôles de la Résistance et de la Collaboration.

Ce retour au légendaire rassembleur et consolateur, par opposition à l'affrontement de la réalité passée qui divise et alarme, prend la forme triviale de la multiplication des sophismes qui en soutiennent la cause. On sait qu'un « raisonnement » de type politique ou idéologique n'a pas besoin d'être bien formé pour susciter des effets d'adhésion, on sait même que des énoncés dépourvus de toute cohérence, taillés dans le matériau d'une langue corrompue, peuvent produire de puissants rassemblements et se trouver dotés, dans des circonstances données, d'une force d'évidence irrésistible – pour autant qu'ils s'inscrivent dans un certain horizon d'attente et surgissent à leur heure pour meubler les cerveaux et nourrir les affects collectifs. Cette règle se vérifie ici de manière saisissante. Incriminer la SNCF, avancent ainsi différents intervenants dans le débat, est aussi abusif qu'exiger la condamnation de l'architecte qui a construit les locaux dans lesquels ont été torturés des résistants, des entreprises de menuiserie ayant aidé à l'approvisionnement en bois pour la construction des wagons, des compagnies des eaux qui ont permis d'abreuver les troupes allemandes, des PTT qui ont acheminé les lettres de dénonciation anonymes, etc.¹⁴ Ces effets de manche ont une destination avérée : masquer la spécificité de la participation de la SNCF, en tant qu'appareil de transport, entreprise d'État et institution dotée de ses principes d'efficacité propres, à l'entreprise criminelle de l'État nazi relayée par les autorités de Vichy. La différence flagrante entre

DÉNI À LA SNCF

les exemples absurdes mobilisés ci-dessus et le cas de la SNCF est que la dernière agit *en connaissance de cause* au service de cette entreprise criminelle. Elle met en place des conditions de transport et des itinéraires spécifiques pour la déportation, elle se concerte en permanence avec les autorités allemandes pour l'organisation de ces transports, elle fournit la logistique de l'entreprise criminelle et met au service de celle-ci son savoir-faire et la rigueur de ses procédures éprouvées. Elle facture à l'État ces « services », en tenant compte de leur spécificité (cf. la facture exhumée par Schaechter, aux Archives départementales de Haute-Garonne¹⁵).

La rhétorique, usée jusqu'à la corde, du « pas le choix » (que mobilise Henry Rousso, entre autres) vise ici avant tout à rendre impalpable tout ce qui oppose ces formes de *collaboration active* entre une entreprise nationale et l'occupant – une collaboration dont l'essence est fondamentalement politique (transporter un détenu racial ou un résistant vers un camp de concentration nazi est une action *politique* en tout premier lieu) quand bien même elle se masque en action commerciale exécutée par contrainte – *et* une action quelconque qui, dans le contexte de l'Occupation, est susceptible, *objectivement*, de profiter au vainqueur – entretenir les routes, faire pousser du blé, produire du papier, etc. La rhétorique du « pas le choix » a toujours été l'argument premier et dernier des perpétrateurs et de ceux qui s'attachent à leur donner l'absolution : on en a fait un abondant usage aussi bien au Tribunal de Nuremberg que dans l'abondante littérature destinée à justifier les bombardements atomiques sur Hiroshima et Nagasaki. Laval aussi, et les organisateurs français des persécutions antisémites qui en rajoutaient sur les exigences

allemandes, plaidèrent ensuite qu'ils n'avaient « pas le choix » face aux exigences pressantes de leurs interlocuteurs nazis. Et l'ancien secrétaire général de la préfecture de la Gironde, et les juges français qui condamnèrent des résistants, et M. Berliet qui construisit des camions pour l'armée allemande, avaient-ils « le choix » ? Et les soldats du contingent, qui torturaient de manière routinière en Algérie, avaient-ils « le choix » ?

On s'aperçoit, à multiplier les exemples, que la rhétorique du « pas le choix » est appelée à remplir une fonction très distincte : elle sert à opérer le partage entre ce qui sera, par décret, soustrait aux exigences de justice et de réparation, passé pour l'essentiel aux pertes et profits et abandonné sur les marges de l'Histoire, *et* ce qui sera surexposé dans les récits moyens du passé, soumis aux exigences du « devoir de mémoire ». Dans le cas présent, l'énoncé « la SNCF n'avait pas le choix » veut simplement dire : que s'impose pour tous et de manière définitive, au nom d'une sorte de Raison d'État élargie, une prescription sans limite pour tout ce qui a trait à la participation de la SNCF à la politique de déportation et la mise en œuvre de la « Solution finale ». On remarquera cependant que la question complexe du « choix », dans des conditions extrêmes, ne saurait se régler à coups de formules péremptoires : un conducteur au moins, Léon Bronchart, s'est refusé à prendre les commandes d'un train transportant des internés voués à la déportation et a été licencié pour ce geste¹⁶ ; là, la SNCF a bien « eu le choix » : elle a puni, de son propre chef, le geste modeste mais isolé de ce héros de l'ombre, que ses activités ultérieures dans la Résistance conduiront au camp de Dora. De même, les conducteurs des autobus parisiens réquisitionnés pour

DÉNI À LA SNCF

acheminer au Vel d'Hiv les victimes des rafles n'avaient, en principe, « pas le choix ». Mais on s'entend néanmoins à considérer comme louable l'attitude de ceux qui, d'une manière ou d'une autre, firent en sorte de ne pas participer à cette action au service du crime. Arno Klarsfeld, qui fut l'un des avocats des parties civiles au procès Papon et est devenu l'un des avocats de la SNCF dans le procès qui oppose celle-ci à la famille Lipietz, déclare : « Condamner la SNCF aurait créé une dilution de la responsabilité de *ceux* [je souligne] qui se sont rendus coupables de crimes contre l'humanité ou de complicité de ces crimes¹⁷. » On tient sans doute, avec cette formule (dont le motif est repris sur tous les tons, pêle-mêle, par les historiens patentés, les journalistes et les responsables d'associations), l'une des clés de cette affaire. Il s'agit bien de dire que la « scène du jugement », dans sa triple dimension – sanction des coupables, réparation des victimes et écriture du récit véridique de la séquence concernée –, *ne saurait se passer de noms propres et de visages*, et qu'ainsi désormais tout est échu, puisque nous avons derrière nous ces grands moments d'exorcisme et de retour solennel sur le passé, moments partagés de réintensification du passé litigieux que furent les procès Barbie, Touvier, Papon... Des procès qui pouvaient jouer leur rôle cathartique à la condition expresse que l'accusé ait le visage de l'emploi – celui du beau salaud à défaut du monstre dont les prestiges équivoques semblent irrémédiablement perdus –, des procès qui permettaient à la communauté nationale (si tant est qu'une telle chose se nomme encore) de rejouer une dernière fois la scène de l'Épuration en remettant la charge du crime à ces coupables d'exception, tout en

donnant l'occasion à un peuple entier de s'établir dans la position morale de la « partie civile ».

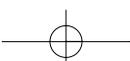
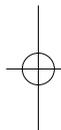
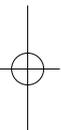
De ce point de vue, les plaintes visant une entreprise dont les administrateurs de l'époque sont morts depuis longtemps et sont ignorés du public, tombent complètement à plat, non seulement du fait qu'elles surviennent alors même que l'époque des grandes actions de justice réparatrices a été décrétée close, mais aussi que la partie incriminée étant dépourvue de visage et de nom propre, aucun des ressorts affectifs et dramatiques des grands procès de jadis et naguère (du procès Laval au procès Papon) ne saurait s'y retrouver (c'est l'un des motifs, sans doute, pour lesquels la Collaboration économique fut toujours moins exposée et sanctionnée, au lendemain de la guerre, que la Collaboration politique et idéologique). Le problème est évidemment que le choix ici opéré en faveur d'une justice et d'une écriture de l'Histoire pour lesquelles le Crime doit avoir un nom et un visage, et pouvoir être exorcisé autour de ces signes mêmes, repose sur un absolu contresens aussi bien à propos des phénomènes totalitaires que des entreprises génocidaires.

En effet, le propre de la criminalité totalitaire et des processus génocidaires est de relever moins de desseins individuels monstrueux que du dévoiement de procédures inscrites au cœur de la rationalité instrumentale moderne et de la bureaucratisation de l'action collective (criminelle, en l'occurrence). Ce n'est pas pour rien que Claude Lanzmann, ici inspiré par Raoul Hilberg, a installé au cœur de sa réflexion sur la singularité du crime absolu perpétré par les nazis quelque chose comme un paradigme des trains qui partent et arrivent à l'heure. De ce point de vue, ce sont bien des routines et des principes d'efficacité, des

DÉNI À LA SNCF

principes de morcellement des responsabilités et de « collectivisation du crime », une culture du respect des hiérarchies et de l'exécution scrupuleuse des directives qui, mis au service d'une entreprise criminelle (celle d'un État), constituent le terreau même de l'accomplissement du crime et la condition de sa possibilité. Il est assez singulier, quand on y songe, que tout semble se passer comme si, dans l'ordre des discours qui ont éclos à l'occasion de l'affaire Lipietz/SNCF, les trains dont il est question dans *Shoah* (et cette séquence du film de Lanzmann dans laquelle Hilberg énonce le paradigme évoqué plus haut a été unanimement saluée comme l'une de celles qui touchent au cœur de l'entreprise génocidaire) n'avaient rigoureusement *rien à voir* avec ceux dont les plaignants, dans notre affaire, disent qu'ils furent le vecteur de leur persécution.

Or, ce sont bien, pour une part, les mêmes trains, quand bien même leurs conducteurs changeaient à la frontière entre la France de Pétain et l'Allemagne de Hitler. Par quelle étrange inconséquence et absence de suite dans les idées a-t-on pu, en France, passer en si peu d'années de la glorification sans réserve du film de Lanzmann (un film où le motif du train revient de façon lancinante), et de son élévation au rang d'œuvre de référence absolue concernant le génocide nazi, à cette sorte d'acquiescement triomphal et à l'unanimité de la SNCF à laquelle on assiste aujourd'hui ? On sait depuis quelque temps que la mémoire collective a ses raisons que la raison ignore, mais on touche là à un tel degré d'absence de suite et d'esprit de conséquence dans l'agencement des séquences que l'on en vient à nourrir ce déprimant soupçon : bien souvent, ce qui s'affuble du syntagme décoratif de mémoire collective n'est jamais que le nom de scène d'un acteur moins vanté – *la convenance politique*.



Notes

Introduction

1. Les opinions défendues dans les textes de ce volume n'engagent que leurs auteurs.
2. D'autres pays comme l'Algérie, le Viêtnam ou le Rwanda interviennent dans les communications quand des crimes de masse qui s'y sont déroulés ont été l'objet de dénis de la part des pays européens.
3. Conformément à la tradition, les noms propres asiatiques (Cambodge, Chine, Corée, Japon, Viêtnam) précèdent les prénoms.
4. Tous nos remerciements à l'Université Paris 8, qui a rendu possible ce colloque et la publication de ce volume (particulièrement l'équipe de recherche « Littérature et histoires », dirigée par Jean-Nicolas Illouz ; l'équipe « Laboratoire d'études et de recherches sur les logiques contemporaines de la philosophie », dirigée par Stéphane Douailler ; le service des relations internationales, dirigé par Elsa Rollwagen), ainsi qu'à l'Institut Universitaire de France (subvention attribuée par William Marx) et au Musée d'Art et d'Histoire de Saint-Denis. Ce colloque a bénéficié d'une subvention spéciale (BQR) attribuée par Paris 8. Nous tenons également à remercier Arnaud Nanta pour sa relecture de nombreux textes.

Déni à la SNCF

1. Je remercie vivement Albane Delesque qui m'a fourni l'essentiel de la documentation nécessaire à la rédaction de ce texte.
2. Henri Rouso s'est élevé contre la mobilisation des historiens chargés de livrer des « expertises » lors de procès comme celui de Maurice Papon. Il a refusé de témoigner en endossant ce rôle.
3. Je me permets de renvoyer ici au dernier chapitre de mon essai *Le Corps de l'ennemi – hyperviolence et démocratie* (La fabrique, 2001), dans lequel je reviens sur le procès Papon et sur la difficulté de faire revêtir à celui-ci le costume du monstre.
4. Serge Klarsfeld, *Libération* du 4-06-2006.

5. « Avant les Lipietz, un autre plaignant, Kurt-Werner Schaechter, avait voulu faire reconnaître la responsabilité de la SNCF dans la déportation de ses parents devant une juridiction française : le tribunal civil de Paris a invoqué la prescription pour le débouter, en mars 2003. Kurt-Werner Schaechter avait accumulé des documents à charge, notamment les factures émises par la SNCF. Ses documents ont été exploités par 300 familles de déportés qui ont déposé une plainte en nom collectif aux États-Unis contre la SNCF. En vain jusqu'à maintenant » (*Libération* du 4-06-2006).

6. *Ibid.*

7. *Ibid.*

8. *Ibid.*

9. *Ibid.*

10. *Le Monde* du 31-08-2006.

11. Parmi les nombreux titres de Maurice Rajfus consacrés à la déportation, voir par exemple *Jeudi noir, 16 juillet 1942, l'honneur perdu de la France profonde*, L'Harmattan, 1988.

12. Voir à ce propos l'article de *Libération* : « La SNCF rattrapée par les trains de la mort » (29-08-2006).

13. « La SNCF a déjà payé pour la Shoah », par Pierre-François Veil et Patrick Klugman, avocats de la SNCF, *Le Figaro* du 28-09-2006.

14. On trouve cet argument pêle-mêle dans la bouche des Klarsfeld, père et fils, sous la plume des historiens ou dans les publications des anciens déportés et résistants.

15. Le fac-similé de ce document découvert par Kurt-Werner Schaechter a été publié dans *Libération* du 4/06/2006. D'une manière étrange, et qui conduit à s'interroger sur le degré d'ouverture des archives de la SNCF confiées à l'IHTP, aucun document équivalent n'y a été, que l'on sache, trouvé par ceux qui y ont eu accès. Il est pourtant bien improbable qu'un tel document ne fasse pas état d'une pratique routinière, laquelle est supposée laisser des traces. Seuls les mauvais esprits iront supposer que les archives remises à l'IHTP ont été préalablement épurées.

16. Voir l'article consacré à Léon Bronchart dans l'Encyclopédie *Wikipedia*.

17. « La justice condamne l'État et la SNCF pour leur rôle dans la déportation des juifs : un contresens historique et un péril pour la mémoire », *Repubblica*, juin 2006. Article repris dans *Le Patriote info*.

Surmonter le passé en Allemagne et au Japon

1. Voir dans le même volume l'article de Takahashi Tetsuya.

2. Quant à la perception des « gens ordinaires », il a longtemps existé en Allemagne, malgré la position de l'État, des voix favorables au nazisme qui considéraient que l'ancien système n'était pas entièrement mauvais. En fait, il fallut plus de trois décennies pour que la majorité de l'opinion publique allemande condamnât le nazisme.

3. Voir Takahashi Tetsuya, *op. cit.*