

# UNE ENTREPRISE PUBLIQUE DANS LA GUERRE : LA SNCF, 1939-1945

## Troisième partie : Les cheminots dans la guerre et l'occupation

Joël Forthoffer

### La SNCF en Alsace et Moselle de 1939 à 1945 : le rôle des transports ferroviaires

Dans l'histoire de la Seconde Guerre mondiale, le chemin de fer a joué un rôle prépondérant dans l'espace géographique composé des trois départements du Bas-Rhin, Haut-Rhin et Moselle. Dans cette région frontalière, la SNCF a participé activement à la préparation de la défense, à la construction de la ligne Maginot, puis à l'évacuation de la population et au repli de l'industrie. L'annexion allemande de ce territoire en 1940 génère d'importants mouvements de population et de profondes transformations : retour des réfugiés, expulsions massives des personnes non originaires des trois départements, incorporations forcées...

Sans être exhaustif, je propose ici un aperçu des différents points marquants suivants : l'évacuation, l'annexion, l'exploitation allemande et la Libération<sup>1</sup>.

Avec le décret de nationalisation du 31 août 1937, le réseau ferré d'Alsace et Lorraine, déjà administration d'État depuis son retour à la France après la Première Guerre mondiale<sup>2</sup>, est intégré à la Région de l'Est de la SNCF dotée d'une sous-direction à Strasbourg. 2 320 km de lignes sont exploités par 39 039 agents. À partir de 1938, la SNCF participe à la défense de la France. La transformation des installations ferroviaires à usage militaire et l'amélioration du réseau complètent le dispositif de la ligne Maginot.

La Seconde Guerre mondiale se traduit, dès son début, par une augmentation des transports ferroviaires. D'abord par les transports militaires proprement dits : troupes, munitions, ravitaillements ; ensuite, les transports massifs de matières premières : charbon et coke, minerai, produits métallurgiques, nécessités par l'effort d'armement ; enfin, les transports créés par le déplacement d'une partie importante de la population civile et par son ravitaillement.

#### SEPTEMBRE 1939 : L'ÉVACUATION

L'arrêté de réquisition du chemin de fer est daté du 24 août 1939, la mobilisation générale est décidée le 28. Le 1<sup>er</sup> septembre 1939, l'état-major français ordonne, pour des raisons de sécurité, l'évacuation entre le Rhin et la ligne Maginot de près de 374 000 personnes réparties sur 181 communes. Avec la seconde vague de mai-juin 1940, c'est plus du tiers de la population alsacienne (1,2 million de personnes) qui est touché.

Les réfugiés d'Alsace sont évacués vers différents départements d'accueil, pour le Bas-Rhin : Charentes, Dordogne, Vienne et Landes, et, pour le Haut-Rhin : Corrèze, Gers, Landes, Hautes-Pyrénées, Lot-et-Garonne. En Moselle, l'ordre d'évacuation concerne près de 45 % des Mosellans. Les destinations sont les départements des Charentes, la Vienne et la Dordogne<sup>3</sup>.

TABLEAU 1. — L'évacuation des Alsaciens-Lorrains en 1939  
Communes évacuées

	<i>Bas-Rhin</i>	<i>Haut-Rhin</i>	<i>Moselle</i>
Septembre 1939	107	79	231
Mai-juin 1940	35	22	78
Total	142	101	309

#### Personnes évacuées

	<i>Bas-Rhin</i>	<i>Haut-Rhin</i>	<i>Moselle</i>
Septembre 1939	229 000	46 000	210 000
Mai-juin 1940	21 500	11 700	92 732
Total	250 500	57 700	302 732

Source : Situation d'évacuation 1939, Bas-Rhin (Arch. dép. Bas-Rhin).

Ces mesures touchent également la SNCF. Les gares proches du front sont évacuées : 56 en Moselle, 33 dans le Bas-Rhin et 18 dans le Haut-Rhin. D'autres sont fermées au service commercial et partiellement évacuées comme Bitche, Strasbourg, Saint-Louis, Bâle... Plus de 1 000 agents sont concernés.

S'y ajoutent des agents déplacés, comme les cheminots dont les ateliers ont été transférés, Bischheim à Périgueux, Mulhouse-Riedisheim à Béziers et Basse-Yutz (Moselle) à Bordeaux. Sont également évacués les services de l'Arrondissement de Strasbourg (à Sarrebourg), Mulhouse (à Belfort) et Metz (à Scy-Chazelles). L'évacuation des dépôts de locomotives et des services d'entretiens occasionne également le déplacement de plus de 1 000 agents.

La sous-direction SNCF de Strasbourg quitte ses bureaux dès le 1<sup>er</sup> septembre pour Lutzelbourg avant de se

## UNE ENTREPRISE PUBLIQUE DANS LA GUERRE : LA SNCF, 1939-1945

### Troisième partie : Les cheminots dans la guerre et l'occupation

---

replier sur Paris. Au total, fin 1939, près de 6 000 agents sont évacués sur d'autres régions SNCF et, avec eux, environ 5 000 wagons chargés de matériel.

Pour l'évacuation, un plan de circulation des trains établit les différents trajets au départ des trois départements.

Au départ de la Moselle :

1 / Metz, Bar-le-Duc, Melun, Chartres, Saumur, Angoulême ;

2 / Metz, Bar-le-Duc, Melun, Tours, Niort, Saintes.

Au départ du Bas-Rhin :

1 / Arrondissement de Wissembourg et Haguenau : Nancy, Chaumont, Orléans, Limoges ;

2 / Strasbourg et Sud du Bas-Rhin : Saint-Dié, Épinal, Dijon, Moulins, Clermont-Ferrand, Limoges.

Au départ du Haut-Rhin : Belfort, Vesoul, Dijon, Nevers, Châteauroux, Limoges, Brives, Cahors, Castelsarrasin, Agen.

Pour les habitants de Strasbourg, par exemple, l'exode commence les 2 et 3 septembre 1939. Les instructions pour l'évacuation des populations de Strasbourg, Schiltigheim, Bischheim et Hoenheim précisent leurs gares d'embarquement respectives : Bischheim, Koenigshoffen, Lingolsheim et Graffenstaden. Les instructions communiquées par voie d'affichage stipulent : " Aucun embarquement à la gare centrale de Strasbourg. Pas de bagages enregistrés. " Les premiers trains d'évacuation partent des gares voyageurs le 2 septembre à partir de 6 heures du matin.

La Région maintient les 162 trains commerciaux et les 332 convois qui transportent des marchandises prévus en temps normal. Du 26 août au 11 septembre 1939, la SNCF transporte 353 000 personnes avec 179 trains d'évacuation civile : au départ de Metz, 58 ; de Strasbourg, 83 ; et de Mulhouse, 38. Par ailleurs, la voie ferrée achemine au total 107 900 t du port de Strasbourg sur les 150 000 t à déménager<sup>4</sup>.

Le matériel ferroviaire insuffisant en raison de la mobilisation était le plus souvent composé de très vieilles voitures ou même de wagons à marchandises. Ces derniers sont couverts et arborent l'inscription bien connue " Hommes 40, chevaux 8 (en long) ". Leur périple éprouvant dura souvent plusieurs jours et pour beaucoup de leurs occupants il s'agit de leur premier grand voyage. D'une telle situation, les témoignages et récits sont nombreux : des réfugiés qui arrivent à La Châtre en dix-neuf jours, erreur d'acheminement, collisions de trains de réfugiés et de trains militaires à Neufchâteau...

Je pense souvent à ce 3 septembre 1939 qui était le deuxième jour de la mobilisation générale. C'est ce jour-là que les familles de militaires de la garnison de Metz ont été évacuées. L'embarquement s'est effectué sur les quais derrière le château d'eau de la gare de Metz, dans les wagons à bestiaux. Lorsque nos époux sont venus nous dire au-revoir, et voyant que les wagons étaient nus, ils ont déposé des balles de paille se trouvant à quai sur le plancher des wagons afin que nous puissions y coucher les enfants et nous asseoir [...]. Notre train a pris la direction de la Normandie et nous avons débarqué à Sablé-sur-Sarthe<sup>5</sup>...

Les transports militaires des réservistes vers les centres mobilisateurs, d'unités constituées, stratégiques et de ravitaillement circulent entre le 23 août et le 20 septembre 1939.

#### 1940 : L'ANNEXION

La retraite des troupes françaises s'organise et coupe les ponts sur le Rhin : le 4 septembre 1939, le pont ferroviaire de Lauterbourg, le 13 octobre celui de Roppenheim et le pont de Kehl le 14 mai 1940.

En se retirant d'Alsace, l'armée française détruit les principaux axes de communication. Elle fait sauter 109 ponts de chemin de fer. Entre Mulhouse et Saint-Louis, la voie ferrée est fortement endommagée, les rails démontés et les postes d'aiguillages détruits.

En Moselle, il n'y a pas de plan de destruction systématique dressé par les autorités. Cependant des ouvrages d'art stratégiques du réseau ferroviaire sont détruits courant octobre : le pont frontière sur la Sarre de la ligne de Sarreguemines à Sarrebrück, le passage supérieur de Morsbach (Forbach), trois ponts entre Carling et l'Hôpital, le pont de Bliesbruck, etc.

Au total, en Alsace et Lorraine, ce sont près de 250 ponts routiers et de chemins de fer qui sont dynamités. Le réseau ferré est désorganisé, 12 tunnels sont inutilisables, 250 km de rails et 1 100 aiguillages sont hors service. C'est le cas du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines<sup>6</sup> où l'armée française fait sauter 60 m de galerie le 16 juin 1940. L'armée allemande y aménage en 1943 une usine d'armement. L'éclairage électrique et le chauffage à la vapeur sont fournis par deux locomotives. 2 000 à 3 000 ouvriers (dont des déportés yougoslaves) travaillent alors sur le site de jour comme de nuit.

Les Allemands franchissent le Rhin le 15 juin 1940 entre Marckolsheim et Neuf Brisach. Les troupes françaises battent en retraite et l'armistice est signé, comme l'on sait, le 22 juin 1940 à Rethondes.

C'est le 15 juillet 1940 que les Allemands informent la SNCF qu'ils exploitent désormais eux-mêmes les lignes d'Alsace et de Lorraine. La frontière douanière est ramenée sur la ligne de 1871. C'est l'annexion de fait de

# UNE ENTREPRISE PUBLIQUE DANS LA GUERRE : LA SNCF, 1939-1945

## Troisième partie : Les cheminots dans la guerre et l'occupation

---

l'ancienne " terre d'Empire ". La frontière allemande retrouve son tracé d'avant 1918 : la crête des Vosges... Les nouveaux points frontières ferroviaires sont Fontoy, Amanvillers, Novéant, Chambrey, Altmunsterel (Montrevieux Vieux) et Avricourt.

La tarification voyageur reste française en Alsace-Moselle jusqu'au 1er avril 1941. Après quelques mois de tarification scindée, au départ de 46 gares seulement, intervient à partir du 15 juillet un nouveau tarif direct franco-allemand.

La Moselle est rattachée au *Gau* de Sarre-Palatinat qui devient le *Westmark* avec comme chef-lieu Sarrebruck, et l'Alsace au *Gau* de Bade qui devient l'*Oberrhein*, chef-lieu Karlsruhe. Sont nommés *Gauleiter* (chef de l'administration civile), Joseph Bürckel pour le *Westmark* et Robert Wagner pour l'*Oberrhein*.

Les ordonnances visant à une germanisation forcée (*Entwelschung*) de l'Alsace et de la Moselle se succèdent à un rythme effréné<sup>7</sup>.

L'occupant allemand procède en Alsace et en Moselle à des expulsions dès juillet 1940. Un premier regroupement des expulsés se fait au camp de Schirmerk pour le Bas-Rhin et à l'Institut Saint-André près de Cernay dans le Haut-Rhin. De là ils empruntent le train, direction le Sud-Est.

En novembre 1940, des villages entiers situés à l'ouest de la voie ferrée Sarrebourg - Metz - Thionville sont vidés. Entre le 12 et le 22 novembre 1940, 66 trains transportent 57 655 habitants des zones de Moyeuve, Courcelles-Chaussy, Dieuze, Héming et Abreschwiller vers le Sud-Est. Les expulsés sont rassemblés à Metz Queuleu et embarquent avec un bagage limité à 50 kg pour un adulte et 30 pour un enfant. Les convois ainsi formés font escale à Lyon en gare des Brotteaux.

L'autorité allemande expulse également de ces trois départements les agents de chemin de fer qui n'en sont pas originaires. En Moselle, près de 1 600 cheminots sont expulsés et plus de 1 000 gagnent clandestinement la France non occupée.

Le nombre des expulsés est évalué à 270 000 personnes, soit 225 000 pour la Moselle et 45 000 pour l'Alsace. Les récits concernant les voyages sont nombreux, comme ce témoignage de l'évacuation d'un village lorrain<sup>8</sup> :

Sur le quai de la gare de triage du Sablon, le train nous attendait. Les premiers wagons étaient déjà occupés par un village voisin et un troisième village était attendu. Les soldats guidaient les expulsés sous l'œil d'un cheminot. Ce n'est que le soir, qu'enfin le train s'ébranla lentement. Metz s'éloignait dans l'obscurité. Le train filait dans une nuit sans lune et les gares ne livraient aucun nom. Vers minuit en pleine campagne, il s'arrêta, se rangea sur une voie de garage. L'attente paraissait interminable jusqu'au moment où un train chargé de militaires passa. Un coup de sifflet et il repartit à notre grand soulagement. Le matin, il entra à Mâcon. Sur le quai, une section de soldats nous attendait... Puis ce fut la ruée vers les toilettes, car ces wagons de bois n'avaient pas de W.-C. Il fallait faire vite et repartir, un autre train, puis un autre encore étaient annoncés [...]. Nous venions de passer une troisième nuit dans ce wagon de bois et la fatigue se faisait sentir surtout chez les personnes âgées et les jeunes enfants. La gare d'Agen nous parut bien petite mais tellement accueillante que nous étions tous rassurés quant à notre avenir [...]. Le 7 mai 1945, un train entra en gare de Metz. C'était le retour et la joie de revoir sa maison, son clocher et son école.

Les Allemands exigeaient le retour au pays des Alsaciens-Lorrains évacués en 1939. En 1940, 408 000 réfugiés furent rapatriés comme suit :

- de fin juillet à début octobre, 228 000 personnes, avec des trains spéciaux de rapatriement ;
- à partir de novembre, 20 000 personnes par des liaisons ferroviaires régulières ;
- le restant de la population a emprunté les cars, voitures particulières, camions et autres moyens divers de rapatriement<sup>9</sup>.

Le 20 octobre 1940, la presse alsacienne annonce le retour de 300 000 évacués. Et, le 15 janvier 1941, 134 800 Strasbourgeois sont rentrés<sup>10</sup>.

Les administrations sont épurées dès juillet 1940 et intégrées dans l'administration allemande. L'administration eut à souffrir de l'installation de fonctionnaires originaires en majeure partie de la Sarre et du Pays de Bade. L'usage de la langue française est interdit et la langue allemande devient officielle le 24 juillet 1940. Les noms de famille ou de lieux sont rebaptisés : Weissenbourg (pour Wissembourg), Zabern (Saverne), Schlettstadt (Sélestat), Kestenholz (Chatenois), Markkirch (Sainte-Marie-aux-Mines), Reichenweir (Riquewihr), Saargemünd (Sarreguemines), Diedenhofen (Thionville). Les enseignes des gares sont modifiées.

Le protocole d'armistice oblige les agents de chemin de fer originaires du Bas-Rhin, Haut-Rhin et Moselle à rejoindre leurs postes à la date du 25 juillet 1940 et à rétablir le matériel dans leurs emplacements de septembre 1939. En octobre 1940, les autorités allemandes mettent en demeure la SNCF de restituer à l'ancien réseau AL les 3 186 voitures et 444 fourgons du parc de ce réseau, au titre de dommage de guerre, et surtout pour compléter l'effectif du matériel de la *Deutsche Reichsbahn*. Il s'agit en majeure partie de matériel évacué à partir de 1939.

### L'EXPLOITATION PAR LES AUTORITÉS ALLEMANDES

## UNE ENTREPRISE PUBLIQUE DANS LA GUERRE : LA SNCF, 1939-1945

### Troisième partie : Les cheminots dans la guerre et l'occupation

---

L'occupant édite son premier indicateur horaire au service d'hiver 1940-1941 : *Amtlicher Taschenfahrplan für Baden und das Elsaß*, valable à partir du 6 octobre 1940. La " Deutsche Reichsbahn - Reichsbahndirektion Karlsruhe " fixe les premiers services commerciaux en Alsace en fonction de l'état du réseau. Apparaissent les principaux trains directs : Strasbourg-Karlsruhe, Strasbourg-Mulhouse et Saverne-Rastatt via Roeschwoog. En attendant la reconstruction, des liaisons routières sont mises en place pour franchir le Rhin à Strasbourg et Bantzenheim. Les services sont suspendus sur de nombreuses sections de lignes principales dont Lauterbourg-Strasbourg, Saint-Louis - Bâle, Saverne-Reding.

Cependant, il faudra attendre l'indicateur du service d'hiver 1941-1942 pour la parution de " trains internationaux " : Paris-Wien, Paris-Mulhouse, Strasbourg-Luxembourg et Strasbourg-Dijon. À remarquer également que certains trains comprennent des voitures qui accordent une priorité aux soldats permissionnaires ou à la Wehrmacht en général.

Dès l'arrivée de l'occupant, des dispositions ont été prises pour incorporer les Alsaciens et Mosellans dans le Reich allemand. Au total, ce sont 130 000 incorporés de force, nés entre 1908 et 1927, qui se sont retrouvés dans l'armée allemande. À l'automne 1942, plus de 5 000 agents des chemins de fer des trois départements sont mobilisés dans la Wehrmacht. Le transport de ces personnes est assuré par trains.

Le rapport du gouvernement français dresse, d'après un document du tribunal militaire de Nuremberg, un état des convois de déportés à destination de l'Allemagne. Les convois partis de France se sont multipliés et leur nombre augmente au fil des années : en 1940, 3 convois ; 19 en 1941, 104 en 1942, 257 en 1943 et 320 en 1944. Ils transitent sur les lignes de l'Alsace-Lorraine<sup>11</sup>.

Dans son ouvrage *Le Train de la mort*, Christian Bernadac<sup>12</sup> reconstitue minutieusement l'histoire du train 7909 depuis son départ de Compiègne le 2 juillet 1944 à 9 h 15, jusqu'à son arrivée à Dachau le 5 juillet à 16 h 30. À son bord, des 2 166 déportés qui sont entassés à raison de 100 personnes par wagon couvert, 536 ont péri durant le voyage.

Le train emprunte l'itinéraire en transitant par l'Alsace-Lorraine : Novéant-Metz-Sarrebourg-Saverne-Haguenau-Strasbourg-Kehl comme les autres convois qui l'ont précédé. Les arrêts prolongés pour le passage frontière à Novéant et le ravitaillement à Sarrebourg témoignent à la fois de la condition des déportés et de l'activité des gares sous l'Occupation.

De nombreux témoignages ont été par ailleurs publiés qui livrent des compléments d'information précieux à ce sujet, comme par exemple celui de Francis Rohmer, chef de clinique à Strasbourg<sup>13</sup> :

Compiègne, le 2 juillet 1944, à 6 heures du matin. J'aperçois le long du quai d'embarquement le train fermé de wagons à bestiaux [...]. À cinquante, nous remplissons le wagon, mais il faut se serrer en toute hâte, car un deuxième groupe de cinquante doit monter. Nous allons manquer d'air rapidement [...]. Des cheminots qui essaient de nous faire passer de l'eau sont refoulés. À Sarrebourg, le train stoppe le long d'un quai de débarquement. Nous passons à Haguenau [...] remontons vers le Nord, passons le Rhin à Karlsruhe. Le 5 juillet à 16 heures nous arrivons à Dachau.

En Alsace-Moselle, le Struthof est le seul camp de concentration ayant existé sur le territoire français d'aujourd'hui. Les premiers prisonniers arrivent en mai 1941 par la gare de Rothau. Ce sont près de 150 déportés qui viennent du camp de Sachsenhausen. Puis les prisonniers politiques et condamnés de droits communs arrivent de toute l'Europe.

Le camp de Schirmek, appelé également camp d'éducation ou d'instruction, est placé sous l'autorité de la police depuis 1940. Il était surtout réservé aux Alsaciens et Lorrains réfractaires à l'idéologie nazie. Ces derniers empruntaient également le train jusqu'en gare de Schirmeck.

Cependant, vu l'importance relative de l'effectif des internés du Struthof et de Schirmek, les convois se limitent bien souvent à quelques wagons incorporés dans les trains de dessertes.

Le nombre d'Alsaciens-Lorrains internés au Struthof demeure néanmoins limité. Il en va de même des déportations vers d'autres camps de concentration. Les récalcitrants au régime nazi étaient soit internés quelques mois dans des camps de rééducation comme celui de Schirmek, soit envoyés avec leur famille dans d'autres provinces allemandes (l'*Umschulung*).

#### LA LIBÉRATION

Les actes de la résistance des cheminots français sont effectifs dès 1940. Georges Wodli pour l'Alsace et Jean Burger pour la Moselle jouent un rôle actif dans les ateliers de Bischheim et de Montigny-lès-Metz. Ils organisent des réseaux d'évasion et échafaudent dès 1942 des plans de destructions et de sabotages d'installations en vue du débarquement. Tous deux sont arrêtés, internés. Wodli est torturé à mort puis pendu le 2 avril 1943 à Strasbourg et Burger meurt le 4 avril 1945 à Dora où il a été déporté<sup>14</sup>.

Dès le 10 mai 1940, la Lorraine a été la première terre française directement menacée par la Wehrmacht. Elle est aussi, avec l'Alsace, la dernière à être libérée. Le 1<sup>er</sup> janvier 1945, la Wehrmacht occupait encore la poche - de Colmar et, au nord de Strasbourg, toute la région comprise entre la ligne Sarreguemines, Obermodern, Strasbourg et la frontière allemande. Les Allemands utilisèrent ce répit pour procéder à des destructions

# UNE ENTREPRISE PUBLIQUE DANS LA GUERRE : LA SNCF, 1939-1945

## Troisième partie : Les cheminots dans la guerre et l'occupation

---

systématiques des voies ferrées, des installations, des ouvrages d'art et pour bombarder les centres ferroviaires de Hausbergen, Saint-Louis, Colmar et Strasbourg. Les voies, les ponceaux, les gares, les signaux furent méthodiquement arrachés ou dynamités. Les destructions furent telles dans cette région que le département du Bas-Rhin compte parmi les plus sinistrés du point de vue de son réseau ferroviaire.

Avant de se replier, les Allemands ont vidé gares, dépôts et ateliers : 680 wagons de machines-outils partent de Metz, 537 wagons de Bischheim. La gare de Metz est libérée une première fois le 31 août 1944. Reprise, elle est libérée définitivement fin novembre, tout comme celle de Strasbourg.

En octobre 1944, on commence à établir un bilan provisoire des destructions. Il est terrifiant : plus un pont sur la Moselle ni sur le Rhin. En mars 1945, le pont de Neuf Brisach est détruit sur le Rhin lors des combats, les éléments récupérables sont transportés par péniches vers Chalampé pour rétablir le pont de Neuenbourg. En février 1945 encore, le pont de Chalampé est détruit par la Wehrmacht. Les Allemands, avant leur retraite, ont labouré les voies ferrées avec un engin spécial appelé " Schienenwolf " (loup ferroviaire), endommageant partiellement d'importantes sections de lignes comme à Montreux-Vieux.

Pour ne prendre qu'un exemple des " vies " successives de ces ouvrages d'art<sup>15</sup>, le pont de Roppenheim est détruit partiellement par l'armée française le 13 octobre 1939, réparé par la Wehrmacht, puis les trois travées centrales sont de nouveau détruites en mars 1945. La reconstruction de l'ouvrage n'est achevée qu'en mai 1949, soit dix ans après la première destruction.

Le rétablissement des communications ferroviaires exige travail et imagination et s'avère plus long que prévu sur le réseau AL. Si les convois militaires peuvent passer sur des voies réparées le plus souvent avec des moyens de fortune, il faut attendre le 30 avril 1945 pour se rendre en train régulier de Paris à Metz et Strasbourg et le 7 mai à Mulhouse.

Le génie américain et les agents de la SNCF, aidés par les sapeurs du chemin de fer et des prisonniers, ont rétabli l'itinéraire Vendenheim-Haguenau le 20 septembre 1945 et l'accès à la gare de Wissembourg le 5 octobre 1945 seulement.

Après une parenthèse de l'histoire (six ans), le retour de la SNCF en Alsace-Lorraine s'effectue prudemment comme l'illustre cet extrait d'une note de mai 1945 rédigée à la demande du chef des services administratifs du Réseau Est<sup>16</sup> :

La SNCF [...] pourrait se montrer de plus en plus exigeante en matière de langue française lors du recrutement du personnel. [...]

La SNCF doit se montrer humaine et sociale à l'égard des familles de cheminots comme s'ils n'avaient jamais cessé d'appartenir à la Mère Patrie. [...]

Les dirigeants SNCF doivent traiter les subordonnés correctement, avec franchise, en les laissant s'exprimer en dialecte. [...]

Une certaine familiarité est possible et recommandable comme ailleurs selon les individus auxquels elle peut se manifester, bien que l'empreinte allemande leur ait laissé en général une attitude très disciplinée. [...].

### CONCLUSION

Si la SNCF a immédiatement après les faits, en 1947, publié un ouvrage de référence qui fait office de mémorial d'une corporation réunifiée, *La Région de l'Est de la SNCF de 1939 à 1945*, édité par les Dernières Nouvelles de Strasbourg et qui nous renseigne sur la situation du personnel pendant l'Occupation (chap. 25) et sur le régime d'administration du personnel appliqué par les Allemands en Alsace et Moselle (chap. 26), de nombreuses facettes de cette période restent encore inexplorées<sup>17</sup>.

L'ouverture récente des archives de la SNCF devrait permettre de recueillir des données plus complètes concernant les contraintes matérielles, les conditions techniques de l'exploitation ferroviaire et son résultat, c'est-à-dire le trafic commercial et militaire.

Par ailleurs et surtout, à mon grand étonnement, la mémoire de cette période est bien présente et de nombreux témoignages peuvent encore être recueillis. À titre d'exemple, lors de mes investigations, la présence d'affiches de propagande en gare de Strasbourg m'a été confirmée. Tout comme l'arrêt en gare de Sarrebourg du train 7909, moment tragique gravé dans la mémoire d'une jeune fille.

J'appelle donc, en conclusion, aux nouvelles recherches que méritent la vie professionnelle des agents d'Alsace-Moselle annexée, le rôle des cheminots dans la Résistance et leur participation à la Libération. Il est nécessaire de mener rapidement des travaux de recherches pour faire progresser nos connaissances sur cette période de l'histoire ferroviaire et collective.

---

1. Outre les ouvrages cités dans les notes qui suivent, cette contribution s'appuie sur :  
*Archives*  
Archives départementales du Bas-Rhin, de la Moselle et Archives du Land Baden-Württemberg.

# UNE ENTREPRISE PUBLIQUE DANS LA GUERRE : LA SNCF, 1939-1945

## Troisième partie : Les cheminots dans la guerre et l'occupation

---

Sources imprimées, en langue allemande :

- Reichsbahndirektion Karlsruhe, *Taschenfahrplan für Baden Ausgabe vom 1 April 1940*, Deutsche Reichsbahn, Karlsruhe, 1940, S. 240 ; Reichsbahndirektion Karlsruhe, *Taschenfahrplan für Baden und Elsass*, Deutsche Reichsbahn, Karlsruhe, Winterausgabe 1940-1941, S. 256 ; Ausgabe November 1942, S. 282 ; *Jahresfahrplan 1943-1944*, S. 118 ; *Jahresfahrplan 1944-1945*, S. 120.
2. Le réseau ferré d'Alsace et Lorraine (AL) couvre les départements du Bas-Rhin, Haut-Rhin et Moselle.
  3. " À la fin de 1939, les principaux départements d'accueil des Alsaciens-Lorrains sont les suivants : Charente 90 000, Dordogne 90 000, Vienne 60 000, Gironde 40 000, Landes 25 000..." (Henri Amouroux, *La vie des Français sous l'Occupation*, Paris, Fayard, 1994, 577 p., p. 74).
  4. Paul Durand, *La SNCF pendant la guerre, sa résistance à l'occupant*, préface de Louis Armand, Paris, PUF, coll. " Esprit de la Résistance ", 1968, 666 p., chapitre I, " La drôle de guerre ", p. 22.
  5. Mme Irma Wallior, épouse d'un militaire, contrainte de quitter Metz dans la précipitation, n'a rien oublié. Âgée en 1999 de 80 ans, son témoignage est recueilli par le journal *Le Républicain lorrain* (1999).
  6. Section de ligne reliant Séléstat à Saint-Dié. Le tunnel a été construit sous la direction de Henri Lang, détaché auprès du réseau d'Alsace-Lorraine en 1931 comme ingénieur en chef, et inauguré le 8 août 1937. Il est transformé après la guerre en tunnel routier (N.d.l.R.).
  7. Voir Lothar Kettenacker, *La politique de nazification en Alsace*, Saison d'Alsace n<sup>os</sup> 65 et 68, Strasbourg, Éditions de la Nuée bleue, 1978, 2 vol., 146 et 153 p.
  8. Le 18 novembre 1940, René Bastien avait 16 ans et habitait alors à Solgne. Aujourd'hui, instituteur à la retraite et installé à Marly, il témoigne dans le journal *Le Républicain lorrain* (juillet 1999).
  9. *Rückführung und Aufbauarbeit im Elsass nach dem ersten Jahr* (Rapatriement et reconstruction en Alsace après la première année), Archives fédérales, Coblenche.
  10. Voir photographie de couverture : cérémonie d'accueil, sur le quai de la gare de Strasbourg, des évacués par le *Kreisleiter* (préfet) BircklerBirckler (préfet), le 6 août 1940.
  11. Ces chiffres ne tiennent pas compte des convois partis directement des camps d'Alsace et de Moselle.
  12. Christian Bernadac, *Le Train de la mort*, Paris, France-Empire, 1970, 367 p. (rééd. 1983, 406 p. ; nouv. éd. sous le titre *Train 7909 destination Dachau*, Paris, Michel Lafon, 1994, 370 p.).
  13. Francis Rohmer avait fui l'Alsace, il exerçait à l'Hôtel-Dieu de Clermont-Ferrand où il a été arrêté le 8 mars 1944, puis transféré à Compiègne le 15 juin 1944 et embarqué dans le train le 2 juillet, à 6 heures du matin, " Le convoi de la mort ", in *De l'Université aux camps de concentration*, Presses Universitaires de Strasbourg, octobre 1986, 564 p., p. 57-66.
  14. Voir " Les Cheminots dans la Résistance ", *La Vie du rail*, numéro spécial, 1984, 84 p.
  15. Georges Ribeill, " Ouvrages d'art de la SNCF détruits et reconstruits à l'occasion de la Deuxième Guerre mondiale, repères bibliographiques ", in " Armées et chemins de fer ", *Revue d'histoire des chemins de fer*, 15 (automne 1996), p. 255-263 ; " Vie et mort des ouvrages d'art, l'exemple des ponts de chemins de fer ", *Culture technique*, 26 (1992), p. 100-112.
  16. La lettre de celui-ci, en date du 2 mai 1945, demande l'avis du destinataire, qui avait déjà été affecté au réseau AL après la Première Guerre mondiale et qui continuera sa carrière peu après au service d'occupation français pour la terminer comme directeur des chemins de fer sarrois, " sur les points suivants : quelle attitude doivent adopter les administrations françaises à l'égard des populations [...] afin de les attacher à la Mère-Patrie par des sentiments de cœur éternels ; [...] comment les dirigeants de la SNCF doivent-ils traiter leurs subordonnés afin que ceux-ci soient pleinement contents de leur sort ? ", Archives familiales de M. Pierre Toubeau (1861-1952), ingénieur des Arts et Manufactures, copie déposée à l'AHICF en mars 1998.
  17. SNCF, *La Région de l'Est de la SNCF de 1939 à 1945*, Strasbourg, Imprimerie des Dernières Nouvelles de Strasbourg, 1947, 215 p.