



SORTIE NATIONALE LE 10 MARS 2010

Distribution :

Chantal Lam / Pierre Richard Muller
12, rue Raynouard - 75016 PARIS

Tél : 01 53 92 29 29

Fax : 01 53 92 29 20

Email : artedisf@aol.com

PRESSE

Chantal Lam

Tél : 01 53 92 29 28

Fax : 01 53 92 29 24

Mob : 06 20 94 72 01

Email : chantallam@aol.com

SYNOPSIS

De 1940 à 1944, la SNCF a transporté 76'000 Juifs, 20'000 Tziganes et 38'000 résistants. À la demande de l'occupant, elle mit également à la disposition de celui-ci des wagons de troisième classe, afin de permettre aux soldats de la Wehrmacht d'envahir la zone libre au mois de novembre 1942.

Elle a aussi transporté les biens volés aux Juifs ainsi que le matériel lui aussi volé dans les usines Ugine-Khulman, Renault, Peugeot et divers biens appartenant au patrimoine.

Devant cette situation simple et claire, tout un chacun est en droit de se poser des questions.

La direction de l'entreprise ferroviaire n'a jamais rien tenté de détourner, ne serait-ce que les convois de déportés raciaux et politiques.

Les cheminots, même s'ils furent pour certains d'authentiques résistants, ont laissé passer les convois de déportés politiques dans lesquels se trouvaient des camarades.

Le film entend sinon répondre au travers des témoins, au moins trouver des explications devant le comportement humain. Il ne s'agit pas d'une approche polémique, mais seulement d'une tentative de rechercher la vérité.



À PROPOS DE LA NAISSANCE DE LA SNCF

Nombreux sont les gens qui pensent que la compagnie ferroviaire pendant la Seconde Guerre mondiale était une société différente de celle qu'ils connaissent de nos jours, tel n'est pas le cas.

La SNCF, société d'économie mixte, a été créée au mois de décembre 1938, selon un décret-loi datant de 1936 voté à l'initiative du mouvement radical. L'initiative était audacieuse, car le chemin de fer a été le principal vecteur de l'essor économique de la France, permettant à des entreprises régionales de devenir nationales. C'est ainsi qu'à peine née, la SNCF s'est trouvée confrontée aux aléas de la guerre dont elle fut en France un des rouages essentiels.

La Convention d'armistice place la compagnie ferroviaire au centre des accords entre le vainqueur et le vaincu. Elle sera régie par deux tutelles : celle de l'occupant allemand et celle du gouvernement de Vichy.



NOTES SUR LE PROJET

Le projet consiste à mettre en lumière l'organisation, au sens technique, des convois de déportés raciaux (Juifs et Tziganes) et politiques (résistants) de la Société d'Économie mixte SNCF.

De comprendre l'attitude des hommes qui travaillaient dans l'entreprise : direction et cheminots, de cerner la question centrale : Comment se fait-il qu'en quatre ans de guerre, pas un seul des 76 convois qui ont quitté la France pour les camps d'extermination nazis n'a jamais été détourné de sa destination ni même sérieusement retardé ?

Le film n'est pas un réquisitoire mais une enquête sur une situation unique qui n'avait jamais eu lieu auparavant dans l'Histoire.



ÉTAT DES LIEUX

1940, la France est vaincue. L'Allemagne nazie triomphante impose une Convention d'armistice. L'administration française dans son ensemble se trouve sous le double contrôle de l'occupant et du gouvernement dirigé par Philippe Pétain.

La SNCF, réquisitionnée également, doit se conformer à des directives inscrites dans l'article 16 de la Convention.

Cependant, un premier sujet oppose le vainqueur et le vaincu : l'emprunt de matériel (wagons, locomotives) dont le Reich a le plus grand besoin.

L'autre sujet de discorde est la déportation vers l'Est d'une population spécifique : les Juifs et les Tziganes. Discorde ne signifie nullement que la direction de la compagnie ferroviaire s'oppose à la déportation de ces personnes, les tiraillements entre la compagnie ferroviaire (Reichsbahn) et la société française reposent uniquement sur les aspects techniques et en particulier de savoir qui va payer les frais de la mise à disposition des hommes, des réseaux et du matériel (wagons et locomotives).

L'aspect technique concernant l'organisation des convois se règle lors de cinq réunions qui ont lieu entre les représentants des deux sociétés au siège de la compagnie allemande laquelle est située au 29, rue de Berri à Paris 8ème.

À compter de 1941, les premières déportations ont lieu jusqu'au mois d'août 1944 alors que le territoire français est libéré, la direction de la SNCF s'est conformée sans jamais émettre la moindre réticence, sans marquer d'une façon ou d'une autre sa réprobation à la demande de transporter une population en vue de sa déportation.

Rappelons que la société ferroviaire française a transporté ainsi 11'000 enfants, du nourrisson au préadolescent.

Les faits montrent que la direction de la compagnie a collaboré sans jamais manifester le moindre état d'âme.

Le regard que l'on peut porter sur les ouvriers du rail, toutes disciplines confondues, est différent de celui adressé à la direction. Tout d'abord, la résistance cheminote a payé un lourd tribut (8'000 fusillés), principalement à la libération du territoire lors des affrontements meurtriers de l'été 1944. De plus, il faut se rappeler que les cheminots à titre individuel ont agi en faisant passer des clandestins juifs ou des résistants de la zone occupée à la zone libre, qu'ils ramassaient les billets et les lettres jetés par les déportés raciaux et politiques sur les voies, lesquels ont tous été acheminés à leur destinataire. Magnifique résistance en accord avec les Postes et rarement évoquée par les historiens.

NOTE DE L'AUTEUR

Il s'agit d'examiner sans *a priori* le mode de fonctionnement de la SNCF dans l'organisation des convois raciaux et politiques. En clair, qui a fait quoi, et comment cela a-t-il été fait ? Enfin pouvait-on ne pas le faire ?

Le film : "LES CONVOIS DE LA HONTE" est donc le premier document qui met à jour l'organisation des convois des 76'000 Juifs, des 20'000 Tziganes et des 38'000 résistants. Ce film essaie de mettre en lumière le comportement des uns et des autres et tente une approche de la question essentielle : était-il possible de faire en sorte que les convois ne partent pas ou soient détournés de leur destination meurtrière ?

Comment aborder le sujet

Déjà avec le livre éponyme, je m'étais aperçu que les gens globalisaient le problème, ils disaient la SNCF sans faire la distinction entre sa direction et ses cheminots. Si on veut faire un travail en profondeur, et séparer les responsabilités des uns et des autres, il est indispensable d'engager un travail critique, envers d'une part, la direction et les cheminots, d'autre part. D'un groupe à l'autre, le problème n'est pas le même.

La direction est essentiellement composée de polytechniciens. Ce sont des grands commis de l'État. Ces fonctionnaires pensent être une élite de la nation. Ce type de comportement conduit à servir l'État quelle que soit son orientation politique. En saisissant cette donnée, on comprend mieux pourquoi la direction de la compagnie ferroviaire s'est cantonnée dans la stricte application des ordres reçus, sans jamais s'émouvoir devant la réalité de la déportation. Chaque directeur poursuivait son plan de carrière.

Du côté des cheminots, le problème est plus complexe. D'abord parce que ce corpus social paya cher son combat à la libération du territoire. Sans ordre précis des organisations de résistances communistes et gaullistes, sans aucun soutien de la direction à l'effort de résistance, parfois devant même lutter contre la direction, les travailleurs du rail ont passé le temps de la guerre dans l'incertitude du combat à mener. De plus, contre leur gré, ils ont été victimes après la guerre de la honteuse propagande de l'histoire officielle faisant croire à une mobilisation massive des cheminots à la résistance contre l'occupant nazi. Rappelons que de 1939 jusqu'à 1944, la SNCF compte 410'000 cheminots. Or, l'enquête révèle qu'il n'y a eu réellement que 10% d'entre eux qui ont résisté.

NOTE DE L'AUTEUR

Les résistances communistes et gaullistes

Pour la première fois, un travail critique est entrepris dont l'objectif est d'examiner la position des résistances communistes et gaullistes à l'intérieur du monde cheminot face aux déportations. On s'aperçoit que jamais un ordre n'a été donné par aucune des organisations de résistance pour arrêter, freiner ou détourner les convois. Pire encore, les dirigeants à Londres, Moscou, Washington et Vichy n'ignoraient rien du sort qui attendait les déportés raciaux.

Après le livre, pourquoi le film?

Au départ de l'enquête commencée seul sans aucun soutien vers la fin des années 1992, les archives de la SNCF n'étaient pas encore libres d'accès, une seule question me mobilisait : comment les convois ont-ils été organisés? Je me suis rapidement aperçu qu'il n'y avait jamais eu un travail fait qui répondît à la question. L'arrestation avec sa brutalité retenait l'attention des historiens. Ensuite le transport semblait virtuel jusqu'à l'arrivée dans les lieux de destruction où à nouveau leurs intérêts se réveillaient. En composant le livre, "LES CONVOIS DE LA HONTE" paru en 2005, j'ai donc essayé modestement de répondre à la question. J'ai toujours considéré que les livres sont indispensables à la construction de la mémoire d'une collectivité mais l'image l'est encore plus, car l'image est un véhicule qui peut toucher les hommes appartenant à des cultures différentes. C'est pourquoi, je suis pleinement heureux d'avoir eu les moyens de réaliser le seul film qui, à ce jour, montre le fonctionnement de la machine à déporter au sein de la SNCF et aussi de dénoncer l'abominable "histoire officielle" qui fut jusqu'au discours de Jacques Chirac en 1995, le cancer qui rongea la société française.

Raphaël Delpard

INTERVENANTS (par ordre alphabétique)

- Gérard Boulanger : Avocat, historien, militant des droits de l'homme.
(l'avocat qui a organisé le procès contre Papon)
- Roger Brissat : Cheminot résistant
- P.A. Causse Vaché : Historien
- Francine Christophe : Déportée à l'âge de 8 ans avec sa mère
- Michèle Cochet : Docteur en psychologie
- Stéphane Courtois : Directeur de recherche au CNRS et historien
- J. L. Cremieux Brilhac : Historien, ancien secrétaire de la propagande à Londres de la France Libre
- Jean Marc Dreyfus : Historien, professeur à l'université libre de Manchester (Angleterre)
- Jean Jacques Gandini : Avocat, historien, militant des droits de l'homme
- Simon Gronowski : Déporté dans le 20ème convoi à l'âge de 9 ans, sauvé par la Résistance belge
- Corinne Hershkovitch : Avocat, s'est portée partie civile contre la SNCF
- Régine Krochmal : Résistante, déportée dans le 20ème convoi, s'est sauvée du train
- Michel Laub : Enseignant, secrétaire général du musée de la déportation et de la résistance de Malines (Mechelen) Belgique
- Raymond Levy : Déporté du train fantôme dont il a réussi à s'évader avec son frère
- Alain Lipietz : Homme politique, ancien député européen, a repris le procès que son père avait intenté à la SNCF
- J.H. Louis : Secrétaire nationale de l'assemblée de France de la société religieuse des Amis Quakers
- Yvette Lundy : Déportée à Ravensbrück et résistante

INTERVENANTS (par ordre alphabétique)

- Robert Maistriau : Résistant belge, avec deux autres résistants, il arrêta le convoi n°20 et permit à 240 personnes de se sauver des wagons. Il est décédé aujourd'hui
- Georges Ribeill : Historien, directeur de recherche, école nationale des Ponts et chaussées
- Joseph Roubach : Avocat, président de l'association internationale des juristes juifs, il fut le premier avocat qui intenta un procès à la SNCF
- Yves Santamaria : Maître de conférence des universités, professeur à l'institut d'études politiques de Paris, spécialiste du Pacte Germano Soviétique.
- Colette Schaechter : Femme de Kurd Schaechter qui découvrit les factures
- Robert Silve : Spécialiste du « train fantôme »
- Bernard Vivier : Directeur de l'institut supérieur du travail
- Dora Weinberger : Témoignage recueilli à Jérusalem (Israël) Cachée par des cheminots dans la cuve d'une locomotive
- Guilhem Zumbaum Tomasi : Historien attaché au musée historique allemand

Témoignage de Nadine Heftler

lu par Olivia Orlandi

Lecture des archives et documents par Jean-Pax Méfret

Commentaire écrit et dit par Raphaël Delpard

adapté de son ouvrage "LES CONVOIS DE LA HONTE"

(Éditions Michel LAFON)

FICHE TECHNIQUE

Réalisation / Scénario :	Raphaël Delpard
Commentaire écrit et dit :	Raphaël Delpard
Producteurs :	Raphaël Delpard Alain Vandercoille Chantal Lam Pierre Richard Muller
Producteurs délégués :	Chantal Lam Raphaël Delpard
Producteur exécutif :	Alain Vandercoille
Chef Opérateur :	Lionel Reynier
Montage :	Christian Nourry
Mixage :	Philippe Lavy
Production :	Panocéanic Films
en association avec :	Tapis Franc Productions
Nationalité / Durée :	Française / 109 min
Année de production :	2009

Avec la participation exceptionnelle de l'association VERBE ET LUMIERE

Film documentaire
écrit et réalisé par Raphaël Delpard
d'après son livre :
LES CONVOIS DE LA HONTE
(Éditions Michel Lafon)