



Sous la direction de Ana Paula Coutinho,  
José Domingues de Almeida  
et Maria de Fátima Outeirinho

## Imaginaires du rail

Aiguillages critiques



Éditions  
Le Manuscrit Savoirs  
EXOTOPIES

Cette publication a été développée dans le cadre de l'Institut de Littérature Comparée, Unité R&D financée par des fonds nationaux de la FCT – Fondation pour la Science et la Technologie (UIDB/00500/2020).



**ILCML** | INSTITUTO DE LITERATURA COMPARADA  
MARGARIDA LOSA



Visuel de couverture : © Vítor Pinto

ISBN 978-2-304-05510-8

DOI : <https://doi.org/10.21747/978-2-304-05510-8/ima>

© Éditions Le Manuscrit, novembre 2023

SOUS LA DIRECTION DE ANA PAULA COUTINHO,  
JOSÉ DOMINGUES DE ALMEIDA,  
MARIA DE FÁTIMA OUTEIRINHO

# Imaginaires du rail

Aiguillages critiques

*Exotopies*

Éditions Le Manuscrit  
Paris

## Table des matières

Lire le rail comme réseau d'imaginaires par Ana Paula Coutinho, José Domingues de Almeida, Maria de Fátima Outeirinho .....	9
Le train comme étendard paradoxal du modernisme : regards de poètes français par Anne Reverseau .....	13
Philosophie de la vitesse et futur de la mobilité par Adrien Tallent .....	35
Jules Verne et l'univers ferroviaire : un voyage à travers sa vie et ses romans par Ana Isabel Moniz et María-Pilar Tresaco .....	57
<i>Le Convoi du 24 janvier</i> de Charlotte Delbo. Récit d'un déplacement forcé sur les rails vers Auschwitz, SNCF impliquée par Ana Maria Alves .....	81
Le train de nuit, atelier littéraire d'Éric Faye par Ana Paula Coutinho .....	97
Le projet Trans Europ Express : une volonté d'unir l'Europe de l'Ouest par Anthony Gouthez .....	113
Le train de la colonisation : de l'Europe aux colonies africaines par Cheikh Mouhamadou Soumoune Diop .....	139

***Le Convoi du 24 janvier* de Charlotte Delbo.  
Récit d'un déplacement forcé sur les rails vers  
Auschwitz, SNCF impliquée**

Ana Maria Alves  
Instituto Politécnico de Bragança  
CLLC Aveiro/FLUP

*Sur les deux cent trente qui chantaient dans les wagons au départ de Compiègne, le 24 janvier 1943, quarante-neuf sont revenues, après vingt-sept mois de déportation. Pour chacune, un miracle qu'elle ne s'est pas expliqué. (Delbo, 1965 : 22)*

Cette épigraphe nous transporte d'emblée dans l'univers concentrationnaire que Charlotte Delbo rappelle dans son récit *Le convoi du 24 janvier*, œuvre décrite comme étant une « contribution à l'Histoire, à la sociologie » (Chapsal, 1966 : 74). S'inscrivant dans l'écriture de l'indicible, de la déportation, de la déshumanisation, assurée par des auteurs masculins tels que Levi, Wiesel, Kertész, Améry, Antelme Rousset, Semprun, entre autres, Delbo vient porter un nouveau

regard sur la mémoire de l'univers concentrationnaire vécu au féminin. Engagée dans la Résistance depuis 1941, arrêtée en mai 1942 et déportée dans le convoi du 24 janvier 1943, ni juive, ni tzigane, elle recevra le même tatouage que les autres déportés à Auschwitz-Birkenau.

Convaincue que la littérature « est assez grande pour tout englober » (*idem* : 76), Delbo présente son expérience vingt ans après. Contrairement à « certains [qui] ont dit que la déportation ne pouvait pas entrer dans la littérature, que c'était trop terrible, qu'on n'avait pas le droit d'y toucher » (*ibidem*), elle décide d'évoquer, par l'expression littéraire, cette dure épreuve. Ne pas raconter est, d'après elle, « diminuer la littérature » (*ibidem*).

Interrogée, dans un entretien avec Jacques Chancel en avril 1974, sur les raisons qui l'ont portée à écrire au sujet de cette expérience de 230 « prisonnières politiques (...) déportées en Allemagne » (Delbo, 1965 : 9), elle assure que « tous ceux qui sont passés par les camps de concentration ont eu envie de faire savoir ce que c'était » (Delbo, 1974). Elle ajoutera plus loin que la raison qui l'a menée à témoigner et à écrire sur Auschwitz était une obligation ou, pour reprendre les paroles de Todorov « un devoir : celui de se souvenir » (Todorov, 1995 : 16). Il s'agit pour elle, et faisant écho à la pensée de Ricœur, d'« un devoir de rendre justice, par le souvenir à un autre que soi » (Ricœur, 2000 : 108), de « porter à la connaissance, (...) [de] porter à la conscience » de ceux, comme le précise Régine Robin, « qui n'ont pas connu la guerre ou qui étaient trop jeunes pour comprendre la gravité des événements » (Robin, 2003 : 322). Ceux-là se transformeront en « gardien » (Hirsch, 2013 : 11) d'après Marianne Hirsch, ou bien en « témoin du témoin » (Wieviorka, 2002 : 171) comme le décrit Wieviorka, et intégreront la génération d'après, c'est-à-dire celle qui « par l'entremise de l'art ou de l'écriture » (Bellemare-Page, 2006 : 50), parviendra à exprimer « une forme indirecte de mémoire » (Hirsch, 2013 : 7) d'un

« héritage du génocide et des catastrophes collectives » (*idem* : 9). Delbo est donc revenue pour parler car, comme elle le souligne dans *Qui rapportera ces paroles ?* « Il faut qu'il y en ait une qui revienne pour dire » (Delbo, 2013 : 16), pour reconstruire une mémoire collective et non individuelle. L'autrice ne peut accepter « qu'on ait détruit (...) des millions d'êtres et que tous ces cadavres soient muets pour toujours, et que toutes ces vies soient sacrifiées pour rien ? » (*ibidem*).

Ainsi, dans *Le convoi du 24 janvier*, Delbo décide de sortir de l'oubli une expérience féminine des camps de concentration. À ce titre, elle nous fait part de la mémoire traumatique de sa déportation, ainsi que celle de 229 femmes françaises dont le seul crime est d'avoir lutté contre le nazisme. Elles furent arrêtées « sous l'étiquette politique » (Delbo, 1965 : 16), parties dans un convoi de Compiègne à destination d'Auschwitz-Birkenau. L'autrice revient sur ce long et douloureux voyage dont elle évoque le départ :

Le matin du 24 janvier 1943, (...) Les camions se sont arrêtés près d'une voie de garage éloignée des quais. Des wagons de marchandises formaient un long train. (...) Au fur et à mesure que nous sautions à terre, des soldats allemands nous y faisaient monter. (...) Nous étions deux cent trente. (*idem* : 9)

Parmi ces femmes se trouvaient « des épouses, mères déjà veuves ou jeunes filles, femmes de..., intellectuelles parisiennes, commerçantes de Rouen ou ouvrière de Marseille, engagée, indignée » (Giler, 2019). En fait, « sur 230, 96 d'entre elles sont résistantes, les autres sont des prisonnières de droit commun, prostituées ou coupable d'avoir passé la ligne de démarcation » (*ibidem*). On y trouve « la plus âgée (...) née en 1875, la plus jeune en 1925. Elles viennent de tous les coins de la France, le Cantal, les Vosges, la Bretagne, Bourges, le Midi, Paris. Certaines sont nées à l'étranger » (Chapsal, 1966 : 74). Une grande partie de ces femmes « avaient des métiers

simples : couturières, coiffeuses, blanchisseuses, fermières, femmes de ménage (...). Vingt-sept appartenaient à des professions dites libérales : médecins, professeurs, assistantes sociales, secrétaires » (*ibidem*).

Par le biais d'une brève biographie qu'elle construit par ordre alphabétique, Delbo leur rend hommage, dans le but de restituer l'identité de celles qui l'ont accompagnée telles la résistante Marie-Claude Vaillant-Couturier, née Vogel n° 31 685 agent de liaison pour les dirigeants du parti, ou bien Danielle Casanova n° 31 655, la fondatrice de l'Union des Jeunes filles de France et rédactrice de *La voix des femmes*, un des noms qui est resté dans la mémoire de la Résistance française et qui sera « décorée à titre posthume de la légion d'honneur » (*idem* : 23). Dans ce récit, elle rétablit les circonstances de leur mort ou bien de leur survie tout en évoquant le nom et le numéro de chacune. Nous présentons ici son exemple « Charlotte DUDACH, née Delbo (...) N° 31 661. Un bon numéro, puisqu'on peut encore le lire sur [s]on bras gauche » (*idem* : 100) dit-elle dans son récit. Ces numéros de matricules seront tatoués sur leurs avant-bras de déportées et distribués entre les numéros 31 625 et 31 854, c'est pourquoi le convoi du 24 janvier 1943 est également appelé « le convoi des 31000 ».

Mais revenons à sa préface intitulée *Le départ et le Retour*, car, à partir de celle-ci, Delbo retrace, par une description sémantique dont l'empreinte relève de l'univers ferroviaire, le parcours jusqu'à Auschwitz de ces femmes qui « pour la majorité avaient été livrées par les Français à la Gestapo en avril 1942 et avaient été classées *Nuits et brouillard*<sup>1</sup> donc on ne pouvait pas connaître leur destination dont le nom était tenu dans un silence complet » (Giler, 2019) :

1 Voir sur ce point Joseph de La Martinière. 1989. *Le Décret et la procédure Nacht und Nebel* (Nuit et Brouillard), Paris, FNDIRP. Jean-Luc Bellanger. 1995. « Comment les NN sont-ils devenus "Nuit et Brouillard" », *Le Patriote Résistant*, n° 671, pp. 10-11.

Dans le wagon (...) Dans l'obscurité, nous nous sommes installées. Nous avons nos valises, nos sacs à main. La plupart (...) venaient du fort de Romainville d'où elles avaient été transportées à Compiègne en deux groupes, l'un le 22 janvier l'autre le 23. (...) Le train s'est mis en marche. (...) À tour de rôle, nous collions un œil au trou pour lire les noms des gares. Aux ralentissements, nous savions que nous approchions d'un aiguillage, d'un triage où il faudrait attendre et vite nous préparions des billets que nous glissions sous les portes (...) À Châlons-sur-Marne, un cheminot a longé notre wagon à contre-voie en chuchotant : « Ils sont battus. Ils ont perdu Stalingrad. Vous reviendrez bientôt. Courage, les petites. (Delbo, 1995 : 9)

Comme le soutient Serge Klarsfeld dans ses mémoires, l'intervention des cheminots sera évoquée « dans les témoignages des survivants » (Klarsfeld, 2015 : 640). Ces derniers « apparaissent comme ceux qui transmettaient les messages des déportés aux familles » (*ibidem*).

Dans le récit, ce rapprochement du cheminot les avaient fait reprendre confiance, par conséquent elles avaient « crié de joie et repris les chants à plein gosier » (Delbo, 1965 : 10).

Delbo continue sa description en faisant référence à l'effacement de l'espace par le mouvement du train, tout en soulignant la perte de visibilité, de repère : « le lundi, nous nous relayions toujours au trou. Les noms des gares ne signifiaient plus rien » (*ibidem*). Elle poursuit son récit en décrivant les conditions troublantes de pénuries dans lesquelles elles se trouvaient afin que le lecteur ressente combien cette expérience fut inhumaine :

Le mardi matin, le train s'est arrêté dans une grande gare. Breslau. Les soldats ont ouvert les portes et nous ont distribué une boisson tiède. (...) Un soldat en refermant la porte a dit : « Nous vous quittons ici. Maintenant ce sont les SS qui vous convoient. » Le lendemain matin –

mercredi 27 janvier 1943 –, les wagons se sont ouverts. Des cris, des hurlements, des ordres incompréhensibles, des chiens, des SS, des mitrailleuses, des cliquets d'armes. Un bord de voie qui n'était pas une gare. Le froid nous a transpercés. Où étions-nous ? Nous ne l'avons su que deux mois plus tard. Cent cinquante sont mortes sans savoir qu'elles étaient à Auschwitz. (Delbo, 1965 : 7)

L'autrice se porte en témoin et nous guide tout au long du récit qu'elle fait de l'horreur de la découverte du camp dans lequel elle et ses compagnes rentrent en entonnant « la Marseillaise » (*ibidem*). Elle nous entraîne à l'arrivée « de Birkenau, le camp des femmes, – situé à deux kilomètres d'Auschwitz proprement dit où était le camp des hommes » (*idem* : 7). Elle nous raconte, d'une part, les rituels d'usage à l'arrivée au camp : déshabillage, désinfection, rasage, attribution d'un numéro et rapporte, d'autre part, la procédure d'arrivée d'autres femmes qu'elle connue sur place et qui « y étaient sous l'étiquette « juif » » (*idem* : 16) :

Puisque juifs et non-juifs se retrouvaient à Auschwitz, où était la différence ? La différence était grande, dès l'arrivée. À la descente du train, pour les convois de juifs, il y avait le tri. Seuls les sujets jeunes et aptes au travail entraient dans le camp. Les autres étaient gazés tout de suite. Souvent il n'y avait pas de tri : tout le convoi passait à la chambre à gaz. (*idem* : 16)

Elles se retrouvent donc au cœur de la violente extermination du peuple juif, « elles ne sont pas impliquées dans la Shoah, mais sont les premiers témoins » (Giler, 2019) de cette violence ravageuse.

Dans ce sens, nous sommes convaincues que ce récit, partagé par Delbo avec son lecteur, est un authentique témoignage qui contribue aujourd'hui, comme le précise Annette Wieviorka, « à créer une ou plusieurs mémoires »

(Wieviorka, 2002 : 13) de l'expérience de la Shoah. Toutes, Juives et non-juives, ont été victimes des nazis, les unes déportées dans le cadre de la solution finale, les autres « envoyées pour des raisons restées jusqu'à ce jour obscures vers Auschwitz au lieu des camps de concentration du "vieux Reich" » comme le précise Wieviorka (2005 : 234-235) dans *Auschwitz, 60 ans après*.

Du convoi du 24 janvier 1943 seulement « quarante-neuf sont revenues » (Delbo, 1965 : 22) lorsque l'évacuation des camps a commencé. Charlotte Delbo est l'une d'entre elle. Libérée par la Croix Rouge le 23 avril 1945 après vingt-sept mois d'emprisonnement dont cinq à Birkenau, sept à Raisko et quinze à Ravensbrück, Delbo est persuadée que :

Si notre convoi a eu un si grand nombre de survivantes (...) c'est exceptionnel, unique dans l'histoire du camp – c'est que nous nous connaissions déjà, (...), nous nous aidions de toutes les manières, souvent bien humbles. (...) La parole était défense, réconfort, espoir. En parlant de ce que nous étions avant, de notre vie, (...) nous gardions notre réalité. (Delbo, 1965 : 17)

L'autrice sort de cette expérience marquée par la perte de « toute capacité d'illusion et de rêve, toute perméabilité à l'imagination » (Delbo, 1971 : 17). Cependant, elle répondra à l'impératif de la mémoire car, comme l'affirme Agamben, elle « a vécu quelque chose, a traversé de bout en bout un événement et donc peut en témoigner » (Agamben, 2003 : 17-18).

Par l'écriture, Delbo transmettra ce trauma, fera « renaître par des mots imprimés un univers anéanti. Travail de deuil (...) qui vise (...) à reconstituer sur le papier l'objet perdu et à en retracer l'agonie » (Wieviorka, 2002 : 47). Ce projet de transmission sera développé dans sa trilogie *Auschwitz et après* vu que, et faisant écho aux paroles de Ricœur, elle ne pourra s'empêcher de « faire abstraction des conditions historiques

dans lesquelles le devoir de mémoire est requis » (Ricœur, 2000 : 105) devenant, de la sorte « port[euse] d'histoire » (Wiewiorka, 2002 : 118).

Le *Convoi du 24 janvier* s'inscrit donc dans ce projet, car par cet hommage qu'elle rend aux deux cent trente femmes mortes ou rescapées, elle accomplit son devoir de mémoire tout en ayant conscience que « chacune des revenantes sait que, sans les autres, elle ne serait pas revenue » (Delbo, 1965 : 9).

Ce chapitre de déportation, qui fait partie de l'histoire de France, nous invite à réfléchir au rôle que les chemins de fer français ont eu dans la mise en œuvre de ce projet. Des chemins de fer dont la loi du 28 décembre 1888, qui modifie l'article 22 du 3 juillet 1877, expose qu'« en temps de guerre, le service des chemins de fer relève tout entier de l'autorité militaire » (AR. SNCF : 2).

Ainsi, sous l'Occupation et après la signature de l'armistice à Rethondes le 22 juin 1940, une politique de Collaboration d'État avec l'Allemagne a été mise en place, comme le signale Robert Paxton « pour des raisons d'État, c'est-à-dire pour sauvegarder les intérêts français en nouant des relations d'État à État entre la puissance vaincue et son vainqueur » (Paxton, 2000 : 349). L'article 13 de la Convention porté à la connaissance de la SNCF, par l'ordre du jour n° 35 daté du 24 juillet 1940 et consulté dans les archives de la SNCF ouvertes depuis 1996, montre combien deux tiers du réseau de cette société se trouvaient sous la botte allemande, car ils se distribuaient sur la zone occupée :

toutes les organisations françaises des chemins de fer, (...) situées dans le territoire occupé par les troupes allemandes sont à la disposition pleine et entière du Chef allemand des transports. Ce Chef est en droit de prendre toutes les mesures qu'il jugera nécessaires selon les besoins de l'exploitation et du trafic. (Le Besnerais, 1940a)

Cet ordre du jour, signé par le Colonel Goeritz, commandant de la direction des transports militaires allemands, annonçait les contraintes de cette collaboration. L'ordre cité était adressé au Directeur général de la SNCF, qui le divulgua aussitôt :

À raison de la collaboration de la W.V.D. [...] il y a lieu de souligner que tout ce qui pourrait être même de la moindre utilité au service de renseignement ennemi est à considérer comme secret professionnel. L'observation du secret est le devoir de tous les fonctionnaires, agents et ouvriers de la SNCF. C'est pour cette raison qu'il est rappelé expressément dans leur intérêt que toutes les personnes collaborant avec des services allemands sont, d'après l'article 155 du Code de Justice militaire allemand soumises aux lois de guerre allemandes quelle que soit leur nationalité. (*ibidem*)

Ce document destiné à être affiché dans tous les locaux de la SNCF montre combien tout le personnel de SNCF est « soumis aux lois de guerre allemandes » (*ibidem*) et rappelle que ces lois « sont très dures, elles prévoient presque dans tous les cas la peine de mort ou des travaux forcés à perpétuité ou à temps » (*ibidem*). Dans l'ordre du jour n° 36 du 18 août 1940, il est également « rappelé (...) au personnel qu'en vertu des prescriptions d'exécution de l'Article 13 de ladite convention, les transports militaires demandés par les Autorités allemandes qualifiées ont priorité sur tous les autres transports et que le secret le plus absolu doit être observé » (Le Besnerais, 1940b)

Par cet ordre du jour, on comprend immédiatement que la SNCF allait jouer un rôle majeur dans la déportation d'hommes, femmes, enfants du fait de leurs engagements, ou de leur catégorisation par les nazis. Avis d'ailleurs partagé, d'une part par Jochen Guckes qui affirme qu'« en France, (...) le concours des chemins de fer était indispensable pour la mise en œuvre de la "Solution finale" de la question

juive en Europe » (Guckes, 1999 : 30) et d'autre part, par Serge Klarsfeld qui défend à son tour que « la SNCF était indiscutablement une entreprise publique sous contrôle de l'État français et des autorités allemandes » (Klarsfeld, 2015 : 640) et ajoute « qu'elle était réquisitionnée pour chaque transfert d'internés juifs » (*ibidem*). Cette opération de déportation avait été mise en place en 1941 par de hauts fonctionnaires du parti nazi chargés par Hitler d'éliminer toute menace contre la domination allemande. Entre juillet et octobre 1941 commencent les déportations des résistants et en 1942, Adolf Eichmann, responsable du bureau des affaires juives, est chargé de l'organisation concrète de la déportation de Juifs qui commencera en France le 27 mars de cette même année, à partir de la gare de Compiègne. Ils sont expédiés dans des wagons de marchandises « appelés généralement wagons à bestiaux car ils avaient été antérieurement utilisés pour le transport des troupes et des chevaux »<sup>2</sup>. Ce programme d'évacuation allait « s'effectuer au moyen de plusieurs convois ferroviaires constitués sous la responsabilité des autorités françaises » (Domingo, 1992 : 224) et sous les ordres de la Sipo-SD (police de sûreté d'État et service de sécurité du parti nazi), et du RSHA (l'Office principal de sécurité du Reich à Berlin). Ceux-là sont chargés de former « les convois de déportation, en établissent les listes, réquisitionnent matériel ferroviaire et cheminots » (Fontaine, 2022).

Comme le précise Guckes « la compétence pour l'organisation technique des trains était entre les mains de la direction centrale des transports (HVD) à Paris. Elle formait le lien entre le ministère des Transports du Reich et la SNCF

2 Annexe 9 du projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique sur l'indemnisation de certaines victimes de la Shoah déportées depuis la France, non couvertes par des programmes français. <https://www.senat.fr/rap/114-584/114-58417.html> Loi n° 2015-892 du 23 juillet 2015, promulguée et parue au JO n° 169 du 24 juillet 2015.

(Guckes, 1999 : 54). Ces compétences sont d'ailleurs énoncées le 11 septembre 1942, dans une note du secrétariat d'État aux Communications Robert Gibrat qui rappelle à maintes reprises que :

la mise à disposition du chef allemand des Transports des voies et moyens de communication en FRANCE (...) n'a pas pour objet de déposséder les organismes français compétents de la gestion et de l'exploitation du chemin de fer, mais de permettre aux autorités d'occupation d'assurer la bonne exécution des transports militaires ou économiques d'intérêts allemand. (Gibrat, 1942)

Il est évident que le secrétaire était chargé de mettre en pratique la collaboration définie par l'Armistice et que « la marge de manœuvre de la SNCF était faible »<sup>3</sup>. Pour toutes les demandes de trains à la SNCF « dans l'immense majorité des cas, la réponse était positive » (Guckes, 1999 : 54). Ainsi, les cheminots français devaient obéir et « exécuter les transports du départ jusqu'à la frontière où ils étaient relevés par du personnel allemand, tout comme les équipes de surveillance de la Gendarmerie nationale » (*idem* : 87).

Le financement « des trains de déportation a été entrepris simplement comme s'il s'agissait d'un cas de routine. (...) Les trains de déportation tombaient sous le tarif des trains spéciaux et étaient facturés comme tout autre train commercial » (*idem* : 91). Rappelons ici la conviction de Laval qui espérait que la France pouvait « saisir, en jouant un rôle économique dans la victoire, une chance historique de modifier son destin » (*apud* Jackson, 2004 : 261).

Une lettre du directeur du service commercial datée du 15 septembre 1942 met en évidence que « le transport de l'escorte française d'accompagnement reste à la charge de l'État français et fait l'objet de factures spéciales » (*idem* :

3 *Ibidem*, Annexe 9.

99). Celles-ci sont adressées « au ministère de l'Intérieur (...) lorsqu'il s'agit de trains partant de la région parisienne » (*ibidem*).

Comme le souligne Guckes : « cette lettre montre l'implication commune de la SNCF et de l'État français dans la facturation des trains de déportés soit pour la totalité des frais, soit pour les frais de voyage des gendarmes » (*idem* : 100). En somme, « la SNCF et son personnel qui participent à cette organisation, liés par la convention d'Armistice et le gouvernement de Vichy (...) déportent des dizaines de milliers de personnes » (Fontaine, 2022)

L'implication de la SNCF dans la formation des convois est reconnue le 25 janvier 2011 par Guillaume Pepy, président de l'entreprise, lors de son allocution « à l'occasion de l'inauguration d'un lieu de mémoire » (Delmaire, 2022) en Seine-Saint-Denis. Il s'agit de « la gare désaffectée de Bobigny d'où sont partis des convois de la déportation des Juifs de juillet 1943 à août 1944 » (*ibidem*). Guillaume Pepy reconnaît que la SNCF « a été un rouage de la machine nazie d'extermination » (Pepy, 2011 : 3) et ajoute qu'elle

prit part à cette mécanique de l'inhumain conformément au programme de l'occupant nazi et de ses collaborateurs français. Elle reçut l'ordre de transférer au camp de Drancy les Juifs arrêtés en province; elle reçut l'ordre d'acheminer des trains mis à la disposition de la Gestapo par le ministère nazi des Transports. Leur composition, le choix des wagons, les horaires et les itinéraires étaient fixés par contrainte de l'occupant. Contrainte certes, notre entreprise a acheminé ces trains jusqu'à la frontière. Elle l'a fait. (*idem* : 1)

Assumer l'histoire d'une entreprise est une affaire, mais ressentir l'expérience des déportés qui ont vécu Auschwitz en est une autre. C'est pourquoi Delbo affirmait en 1971 : « Qu'il nous ait fallu une volonté surhumaine pour tenir et

revenir, cela tout le monde le comprend. Mais la volonté qu'il nous a fallu au retour pour revivre, personne n'en a idée (Delbo, 1971 : 134).

### Références bibliographiques

AGAMBEN, Giorgio. 2003. *Ce qui reste d'Auschwitz : l'archive et le témoin*, Paris, Éditions Payot et Rivages.

ANNEXE 9. 2015. « Projet de loi autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique sur l'indemnisation de certaines victimes de la Shoah déportées depuis la France, non couvertes par des programmes français ». URL : <https://www.senat.fr/rap/114-584/114-58417.html> [consulté le 9/04/2022]

ARCHIVES SNCF. 1877. « Régime des chemins de fer en temps de guerre », pp. 1-4, URL : <http://openarchives.sncf.com/archive/0025lm1879> [consulté le 9/04/2022]

BELLEMARE-PAGE, Stéphanie. 2006. « La littérature au temps de la post-mémoire : écriture et résilience chez Andreï Makine », *Études littéraires*, vol. 38, n° 1, pp. 49-56.

CHAPSAL, Madeleine. 1966. « Rien que des femmes », Entretien avec Charlotte Delbo. *L'Express*, n° 765, 14 au 20 février, pp. 74-76.

DELBO, Charlotte. 1971. *Mesure de nos jours*, Paris, Ed. Minuit.

DELBO, Charlotte. 1974. *Radioscopie. Entretien avec Jacques Chancel*, 2 avril, sur France-Inter, consultable dans les archives audios de l'INA, URL : <https://madelen.ina.fr/programme/charlotte-delbo> [consulté le 9/04/2022]

DELBO, Charlotte. 1995. *Le Convoi du 24 janvier* [1965], Paris, Ed. Minuit.

DELBO, Charlotte. 2013. *Qui rapportera ces paroles ? et autres écrits inédits*, Paris, Fayard.

DELMAIRE, Danielle. 2022. « Discours de Guillaume Pepy, président de la SNCF Bobigny 25 janvier 2011 », *Tsafon*, 83, pp. 15-24. URL : <http://journals.openedition.org/tsafon/4664> [consulté le 9/04/2022]

DOMINGO, Marcel. 1992. « Cour d'appel de Paris. Tribunal de Grande Instance de Paris. Parquet du procureur de la République : Réquisitoire définitif », *Le Monde Juif*, n° 145, pp. 224-235. URL : <https://www.cairn.info/revue-le-monde-juif-1992-2-page-224.htm> [consulté le 9/04/2022]

FONTAINE, Thomas. 2022. « Les gares de déportation des Juifs de France », *Tsafon, revue d'études juives du Nord*, n° 83, pp. 49-66. URL : <http://journals.openedition.org/tsafon/4729> [consulté le 9/04/2022]

GIBRAT, Robert. 1942. « Note », *Archives nationales*, 72AJ/491 Dossier 1 n° 51, URL : [https://www.siv.archives-nationales.culture.gouv.fr/mm/media/download/Fran\\_0160\\_11609\\_L-medium.jpg](https://www.siv.archives-nationales.culture.gouv.fr/mm/media/download/Fran_0160_11609_L-medium.jpg)

GUCKES, Jochen. 1999. « Le rôle des chemins de fer dans la déportation des juifs de France », *Revue d'histoire de la Shoah*, n° 165, pp. 29-110. <https://www.cairn.info/revue-revue-d-histoire-de-la-shoah1-1999-1-page-29.htm> [consulté le 9/04/2022]

HIRSCH, Marianne. 2013. « Postmémoire et Postmemory », Entretien avec Marianne Hirsch dans *Textes/Texts, hors-série d'Art Absolument*, pp. 6-11. <http://www.ciremm.org/wp-content/uploads/2015/06/Pages-de-ArtAbsPostmemoire-72dpi.pdf> [consulté le 9/04/2022]

JACKON, Julian. 2004. *La France sous l'Occupation, 1940-1944*, Paris, Flammarion.

KLASFELD, Beate et Serge. 2015. *Mémoires*, Paris, Fayard-Flammarion.

LE BESNERAIS, Robert. 1940a. « Ordre du jour n° 35 », Société Nationale des chemins de fer français, AR. SNCF : 67 LM 1/36, URL : <https://openarchives.sncf.com/archive/0067lm0001036> [consulté le 9/04/2022]

LE BESNERAIS, Robert. 1940 b. « Ordre du jour n° 36 », Société Nationale des chemins de fer français, AR. SNCF 67 LM 1/37, URL : <https://openarchives.sncf.com/archive/0067lm0001036> [consulté le 9/04/2022]

PAXTON, Robert. 2000. « La Collaboration d'État », in AZÉMA, J-P., BÉDARIDA, F. (dir.), *La France des années noires*, Paris, Seuil, pp. 349-383.

PEPY, Guillaume. 2011. « Discours de Bobigny », pp. 1-3, URL : [http://garedeportation.bobigny.fr/fileadmin/garedeportation/MEDIA/02-lieu\\_memoire/04-memoire/discours\\_G\\_Pepy.pdf](http://garedeportation.bobigny.fr/fileadmin/garedeportation/MEDIA/02-lieu_memoire/04-memoire/discours_G_Pepy.pdf) [consulté le 9/04/2022]

RICBUR, Paul. 2000. *La Mémoire, l'histoire, l'oubli*, Paris, Seuil.

ROBIN, Régine. 2003. *La Mémoire saturée*, Paris, Stock.

TODOROV, Tzvetan. 1995. *Les Abus de la mémoire*, Paris, Arléa.

WIEVIORKA, Annette. 2002. *L'Ère du témoin*, Paris, Hachette, coll. « Pluriel ».

WIEVIORKA, Annette. 2005. *Auschwitz, 60 ans après*, Paris, Robert Laffont.

Cette publication a été développée dans le cadre de l'Institut de Littérature Comparée, Unité R&D financée par des fonds nationaux de la FCT – Fondation pour la Science et la Technologie (UIDB/00500/2020).



**ILCML** | INSTITUTO DE LITERATURA COMPARADA  
MARGARIDA LOSA



Fundação  
para a Ciência  
e a Tecnologia



Visuel de couverture : © Vítor Pinto

ISBN 978-2-304-05510-8

DOI : <https://doi.org/10.21747/978-2-304-05510-8/ima>

© Éditions Le Manuscrit, novembre 2023

Sous la direction de Ana Paula Coutinho,  
José Domingues de Almeida et Maria de Fátima Outeirinho

## Imaginaires du rail

Aiguillages critiques

Le rail est historiquement équivoque, ayant permis aussi bien le meilleur que le pire de nos aventures (inter) nationales. Nous lui devons le développement de la révolution industrielle, la propagation de certains idéaux révolutionnaires et démocratiques, le moyen de fuir la misère ou la guerre, comme on l'a encore vu tout au début du conflit qui oppose la Russie à l'Ukraine, avec ces trains dans lesquels des Ukrainiens, surtout femmes et enfants, essayaient de monter pour se mettre à l'abri et rejoindre la Pologne. La même Pologne justement où, tout comme en Italie, en France et ailleurs, de bien sinistres trains de la mort concouraient logistiquement à la « solution finale » lors de la Deuxième Guerre mondiale.



ILCML | INSTITUTO DE LITERATURA COMPARADA  
MARGARIDA LOSA



Fundação  
para a Ciência  
e a Tecnologia



FLUP FACULDADE DE LETRAS  
UNIVERSIDADE DO PORTO



APEF, 20 ans déjà !

21,90 €

ISBN 978-2-304-05510-8

Photo de couverture : © Vitor Pinto



9 782304 055108



Éditions  
**Le Manuscrit Savoirs**

EXOTOPIES