

Commission Indépendante d'Experts
Suisse – Seconde Guerre Mondiale

Le transit ferroviaire de personnes à travers la Suisse pendant la Seconde Guerre Mondiale

**Annexe au rapport sur
la Suisse et les réfugiés
à l'époque du national-socialisme**

Ce cahier a été remanié et intégré comme première partie de:

Gilles Forster:

Transit ferroviaire à travers la Suisse (1939-1945), Zurich 2001 (Publications de la Commission Indépendante d'Experts Suisse – Seconde Guerre Mondiale, vol 4).

Commande: Chronos Verlag (www.chronos-verlag.ch)

C'est en décembre 1996 que le Parlement a décidé de nommer la Commission Indépendante d'Experts: Suisse – Seconde Guerre Mondiale chargée d'examiner, sous l'angle historique et juridique, l'étendue et le sort des biens placés en Suisse à la suite de l'instauration du régime national-socialiste. Dans son décret de nomination, le Conseil fédéral a ensuite précisé ce mandat en indiquant que l'importance de la politique menée à l'égard des réfugiés devait également être analysée dans le contexte des relations économiques et financières que la Suisse entretenait avec les puissances de l'Axe et les Alliés.

La Commission a trouvé que s'il était important de présenter la politique et la manière d'agir des autorités, avec les conséquences qu'elles ont pu entraîner pour les réfugiés concernés, il convenait également d'aborder la question du transport des déportés et des personnes astreintes aux travaux forcés à travers la Suisse. C'est la raison pour laquelle elle a décidé de publier un bref rapport d'investigation sur ce sujet sous forme de supplément à celui de la Commission: «La Suisse et les réfugiés à l'époque du national-socialisme.»

Membres de la Commission Indépendante d'Experts: Suisse – Seconde Guerre Mondiale

Jean-François Bergier (Président), Sybil Milton (Vice-présidente), Joseph Voyame (Vice-président), Wladyslaw Bartoszewski, Saul Friedländer, Georg Kreis, Harold James, Jacques Picard, Jakob Tanner

Editeur

Commission Indépendante d'Experts
Suisse – Seconde Guerre Mondiale
Case Postale 259
3000 Berne 6
www.uek.ch

Commission Indépendante d'Experts: Suisse – Seconde Guerre Mondiale (éd.): Le transit ferroviaire de personnes à travers la Suisse pendant la Seconde Guerre Mondiale. Annexe au rapport sur la Suisse et les réfugiés à l'époque du national-socialisme. Rédigé par Gilles Forster en collaboration avec Marc Perrenoud et Christian Ruch, Berne 1999.
ISBN 3-908661-08-0

Distribution

OFCL/OCFIM, 3003 Berne
www.admin.ch/edmz
Art.-No. 201.282.1
12.99 500 H-UEK 07-10-99

Commission Indépendante d'Experts
Suisse – Seconde Guerre Mondiale

Le transit ferroviaire de personnes à travers la Suisse pendant la Seconde Guerre Mondiale

**Annexe au rapport sur
la Suisse et les réfugiés
à l'époque du national-socialisme**

Auteur
Gilles Forster

Direction de l'étude
Jean-François Bergier
Georg Kreis

Assistance scientifique
Marc Perrenoud
Christian Ruch

Table des matières

1	INTRODUCTION	7
2	Y A-T-IL EU DES CONVOIS DE DEPORTES A TRAVERS LA SUISSE? – ANALYSE FACTUELLE.....	9
2.1	LE CONTEXTE INTERNATIONAL.....	9
2.2	LE CADRE SUISSE	11
2.3	FAITS ET RUMEURS	12
3	DES «TRAVAILLEURS FORCES» ITALIENS ONT-ILS TRAVERSE LA SUISSE?.....	15
3.1	GENESE DE LA MIGRATION ITALIENNE EN ALLEMAGNE ET DEGRE DE LIBERTE DE L'ENROLEMENT	15
3.2	DEMARCHES AUPRES DES AUTORITES SUISES ET ANALYSE QUANTITATIVE DU TRANSIT	17
3.3	CRAINTES DES AUTORITES SUISES	20
3.4	REACTIONS DES ALLIES ET DE L'AXE – QUESTION DU PASSAGE EVENTUEL DE SOLDATS	22
3.5	LA SUSPENSION DU TRANSIT DE TRAVAILLEURS ITALIENS.....	23
4	CONCLUSION	27
	ARCHIVES CONSULTEES	31
	BIBLIOGRAPHIE	33

1 Introduction

Le transit de personnes à travers la Suisse durant la Seconde Guerre mondiale a beaucoup préoccupé l'opinion publique et a suscité de nombreux articles dans la presse. La présente contribution s'attache à examiner deux questions particulièrement controversées:

- Des convois de déportés juifs ont-ils circulé à travers la Suisse?
- Des travailleurs forcés italiens ont-ils traversé la Suisse pour se rendre en Allemagne?

Dans la première partie, notre démonstration aura comme point de départ le récit d'une certaine Elisabeth¹ qui aurait vu, fin 1943, un train de déportés juifs en gare de Zurich. Après avoir traité le contexte international des déportations et le cadre suisse, nous reviendrons au témoignage d'Elisabeth afin de déterminer quelle est la part des faits et celle des rumeurs. La seconde partie commencera par une brève analyse du recrutement des travailleurs en Italie et de leur situation en Allemagne. Après quelques données quantitatives et la description des craintes des autorités suisses, nous examinerons la question du passage de soldats. Pour conclure, nous discuterons des raisons qui ont poussé le Conseil fédéral à suspendre ce transit et de l'éventualité du passage de travailleurs après l'été 1943, c'est-à-dire après l'invasion allemande de l'Italie du nord. Signalons enfin que les transports humanitaires regroupant les convois d'internés, de blessés, de réfugiés ainsi que les voyages organisés afin de proposer des séjours en Suisse aux enfants des pays belligérants seront exclus de cette analyse.²

¹ Elisabeth est un prénom d'emprunt, cette personne souhaitant garder l'anonymat. Son témoignage a été diffusé dans un reportage produit par la BBC et intitulé *Nazi Gold*.

² Pour un bref aperçu de ces transports. Cf. Cerutti, *Suisse*, 1998, p. 25–27. Signalons également que la littérature accorde une grande importance à ces transports. Cf. Winter, *Geschichte*, 1985, p. 231–235. Une autre description de ces transports humanitaires est disponible dans: Dreyer, *Chemins*, 1946. On peut remarquer que ces deux auteurs soulignent le rôle de la Régie fédérale dans les transports humanitaires, alors qu'ils ne mentionnent pas l'existence d'un transit de travailleurs italiens. Également cf. Ochsner, *Transit*, 1985; Thiessing, *Paschoud, Chemins*, 1949–1954, 4 volumes.

2 Y a-t-il eu des convois de déportés à travers la Suisse? – Analyse factuelle

Etant donné la situation géographique de la Suisse, une éventuelle déportation de Juifs à travers le territoire de la Confédération ne peut provenir que d'Italie ou de France. Dans ce dernier pays, les déportations de Juifs s'étalent du 27 mars 1942 au 17 août 1944. Elles concernent plus de 75 500 personnes, dont seulement 2564 reviendront vivantes des camps de concentration.³ Environ un tiers de ces déportés étaient des ressortissants français.⁴ Quant à la situation en Italie, c'est dans le sillage du *Manifeste de la race* de juillet 1938 que sont votées les premières mesures de discrimination à l'égard des Juifs.⁵ Les déportations n'interviendront toutefois qu'après l'occupation allemande de l'Italie du nord, en septembre 1943, et la fondation de la République Sociale Italienne. Sans attendre les modifications législatives,⁶ les nazis procèdent aux premières rafles et déportent les Juifs vers les camps d'extermination.⁷

Concernant la France, nous avons aujourd'hui, grâce aux travaux de Serge Klarsfeld, une excellente connaissance de l'ensemble des convois vers les camps de la mort. Il résulte de ces recherches qu'aucun train de déportation en provenance de France n'a traversé la Suisse dans son cheminement vers l'est.⁸ Il convient donc d'exclure l'hypothèse française pour se concentrer uniquement sur les déportations italiennes.

2.1 Le contexte international

En ce qui concerne les convois en provenance d'Italie, nous savons que leur nombre s'élève à 43; pour 40 les itinéraires sont connus. Selon les recherches menées par Liliana Picciotto Fargion du *Centro di Documentazione Ebraica Contemporanea (CDEC)*, 23 de ces trains passent par Tarvisio–Villach, 16 par le Brenner et 1 par Vintimille–Nice (voir annexes).⁹ En revanche, on ignore le trajet exact de trois convois de déportés:

³ Klarsfeld, *Calendrier*, 1993, p. 1122–1125.

⁴ Soit environ 25 000 personnes (Klarsfeld, *Calendrier*, 1993, p. 1126–1127); Cf. Hilberg, *Destruction*, 1988, p. 523–570.

⁵ Cf. De Felice, *Fascisme*, 1988.

⁶ Ce n'est que le 30 novembre 1943 que la République de Salò édicte des nouvelles lois antisémites prônant l'internement de tous les Juifs et, le 4 janvier 1944, le séquestre de tous leurs biens. Sarfatti, *Ebrei*, 1997.

⁷ Sur un total de 33 357 Juifs vivant dans la zone sous domination allemande, 6746 ont été déportés dont 5919 ont trouvé la mort. Picciotto Fargion, *Libro*, 1991. Nous devons remercier Liliana Picciotto Fargion et Michele Sarfatti du *Centro di Documentazione Ebraica* pour leurs renseignements qui nous permis d'affiner les informations se trouvant dans la littérature.

⁸ Nous remercions Serge Klarsfeld pour les informations qu'il nous a fournies. Soulignons le travail très important fait par Serge Klarsfeld et l'association *Les Fils et Filles des Déportés Juifs de France*. Cf. Klarsfeld, *Calendrier*, 1993; Klarsfeld, *Mémorial*, 1978.

⁹ Les destinations des 43 convois partis d'Italie entre le 16 septembre 1943 et le 25 février 1945 sont Auschwitz pour 31 d'entre eux, Ravensbrück pour cinq autres. Quatre convois partent pour Bergen-Belsen et un pour respectivement Buchenwald et Flossenbürg. Cf. Picciotto Fargion, *Libro*, 1991. On peut se référer également à: Picciotto Fargion, *Italien*, 1996; Hilberg, *Sonderzüge*, 1987.

- Le T2¹⁰ au départ de Rome, le 18 octobre 1943, arrive à Auschwitz le 23 octobre 1943 avec 1022 déportés. Selon les informations fournies par Liliana Picciotto Fargion, ce train aurait emprunté la ligne Tarvisio–Villach.¹¹
- Le T5 au départ de Milan et Vérone, le 6 décembre 1943, aurait été rassemblé avec le T21, le 7 décembre, au départ de Trieste. Cette hypothèse est corroborée par le fait que les déportés de Milan et ceux de Trieste ont été tatoués avec la même série de numéros à leur arrivée à Auschwitz, le 11 décembre 1943. Depuis Trieste, le chemin direct passe par Tarvisio; un passage par le Brenner et surtout par la Suisse représenterait un détour important (voir annexes).
- Le T6 part de Milan et Vérone le 30 janvier 1944 et arrive à Auschwitz le 6 février 1944. Liliana Picciotto Fargion s’est entretenue avec une rescapée de ce train, qui lui a affirmé avoir reconnu des paysages et des villages où elle passait ses vacances avec ses parents. Ces endroits se situent le long de la ligne de chemin de fer de Tarvisio.

Est-il néanmoins envisageable qu’à la suite de bombardements ces voies ne fussent plus praticables?

Comme le montre une étude bien documentée et très détaillée, le mois d’août 1943 correspond à l’ouverture d’un deuxième front aérien allié. Toutefois, celui-ci est dirigé principalement sur des objectifs industriels (usines d’armements et raffineries de pétrole).¹² Concernant les convois T2 et T5, les lignes ferroviaires étaient restées intactes; une déviation par la Suisse est donc très peu probable. Seul le convoi T6 aurait pu être gêné par des bombardements. Des raids aériens ont effectivement eu lieu le 31 janvier 1944, le lendemain du départ du T6, avec pour objectifs une place d’aviation ainsi que les usines *Messerschmidt* à Klagenfurt et Udine.¹³ Ces bombardements ne visaient toutefois pas l’infrastructure ferroviaire, qui ne deviendra un objectif prioritaire des forces alliées qu’en novembre 1944.¹⁴ Les lignes de chemins de fer Tarvisio–Villach ou Piedicolle–Klagenfurt sont encore ainsi certainement utilisables.¹⁵ Nous pouvons enfin remarquer que ce convoi part fin janvier 1944, tandis que les dates indiquées par Elisabeth se situent fin 1943.

Pour la période incriminée, un blocage des liaisons ferroviaires à l’intérieur de l’Axe ne s’est jamais produit. Les troupes nazies occupant l’Italie du nord n’avaient donc aucune raison de détourner un de ces convois par la Suisse, alors que cinq lignes ferroviaires directes relient l’Italie au Reich¹⁶ (voir annexes).

¹⁰ Cette numérotation des convois est reprise de: Picciotto Fargion, *Libro*, 1991.

¹¹ Ce convoi se serait en effet arrêté à Padova où la Croix-Rouge italienne aurait donné de la nourriture aux déportés. De Padova, le convoi devait logiquement continuer sa route vers Tarvisio–Villach.

¹² Ulrich, *Luftkrieg*, 1967, p. 8.

¹³ Ulrich, *Luftkrieg*, 1967, p. 11.

¹⁴ U.S. Ministry of War, *Rail*, 1947, p. 2. Également cf. U.S. Ministry of War, *United States*, 1976, p. 72 s.

¹⁵ Johann Ulrich ne fait pas mention de dégâts aux voies ferrées à la suite des attaques du 31 janvier 1944. Ulrich, *Luftkrieg*, 1967, p. 11. De plus, les quelques bombardements effectués à l’époque sont avant tout dirigés contre le Brenner dont le trafic n’est pas ralenti. Cf. U.S. Ministry of War, *Rail*, 1947, p. 7–10.

¹⁶ Ce sont les lignes du Brenner, de Tarvisio–Villach, de Piedicolle–Assling, de San Candido (Innichen) – Spital, et celle via Ljubljana. On peut y ajouter deux lignes françaises, celle du Mt Cenis et celle de Vintimille–Nice.

2.2 Le cadre suisse

Aucune archive citée par les auteurs mentionnés ne vient étayer la thèse d'un transit de déportés à travers la Suisse. Aux raisons géographiques s'ajoute le fait que les autorités fédérales, qui avaient accepté le transit de milliers de travailleurs italiens, refusent toutes les demandes allemandes postérieures à l'occupation de l'Italie du nord par l'Allemagne nazie.¹⁷ Le Conseil fédéral craint en effet que ces travailleurs ne soient pas des volontaires. Il prend également en compte les pressions des Alliés et des autorités italiennes, très bien renseignés sur le transit ferroviaire à travers les Alpes. Le représentant du gouvernement italien note ainsi après une entrevue avec un membre du Conseil fédéral:

«[Pilet-Golaz] m'a confirmé qu'aucun train transportant des ouvriers italiens ou des compatriotes déportés, ou internés, n'a transité par la Suisse directement en Allemagne. En fait, tout le trafic de personnes a été interrompu depuis des mois sur cette ligne et le Gouvernement suisse n'aurait en tout cas pas admis ce type de transit, aussi bien pour des motifs qui relèvent de l'ordre public intérieur, qu'en raison d'accords conclus, auparavant, avec les légations. [...] Prenant acte de ces déclarations qui, d'ailleurs, semblent correspondre dans l'ensemble aux informations que j'ai reçues de diverses sources, j'ai dit à Monsieur Pilet-Golaz que le Gouvernement royal attend de la Suisse un contrôle des plus rigoureux et sévère du trafic entre l'Allemagne et l'Italie pendant la dernière phase de l'occupation allemande de l'Italie septentrionale.»¹⁸

On voit mal, dans ce contexte, les autorités suisses accepter le transit d'un convoi de déportés à travers leur pays.

En outre, il est difficilement concevable que les autorités allemandes courent le risque d'exposer ces transports à l'attention des autorités d'un pays neutre.¹⁹ De plus, la taille conséquente d'un train²⁰ et le fait que la voie du Gothard traverse une région relativement peuplée et étroitement surveillée par la troupe rendent peu probable le passage inaperçu d'un tel transport. Rappelons que les nazis ont toujours la possibilité de contourner facilement le territoire de la Confédération et, ainsi, d'éviter des complications diplomatiques. Certains éléments fournis par *Elisabeth* posent également problème. Il est en effet incompréhensible qu'un convoi de déportation à travers la Suisse passe par la gare principale de Zurich, la gare de la plus grande ville de Suisse, qui, de plus, ne se trouve pas sur la ligne ferroviaire la plus directe reliant l'Italie du nord à l'Allemagne à travers la Suisse. Enfin, sa disposition en cul-de-sac oblige à changer de locomotive et, par conséquent, à s'exposer à l'attention du public.

¹⁷ Voir en particulier le point 3.5. de la présente contribution, p. 21–24.

¹⁸ Les propos du représentant du gouvernement italien en Suisse sont cités dans une communication du Ministère des Affaires Etrangères aux Ministères de l'Intérieur et de la Guerre du 6 septembre 1944. ACS Presidenza del Consiglio dei ministri, (1944–1947), 1.5.2. n. 13.972 «Svizzera – Transito di convogli di operai italiani diretti in Germania», («[Pilet-Golaz] mi ha confermato che nessun treno trasportante operai provenienti dall'Italia o connazionali deportati o internati ha transitato per la Svizzera diretto in Germania. Praticamente infatti tutto il traffico passeggeri è interrotto da mesi su tale linea ed il Governo Svizzero non avrebbe comunque permesso un transito del genere sia per ragioni di ordine pubblico interno che in seguito ad accordi presi tempo addietro con le Legazioni. [...] Nel prendere atto di queste dichiarazioni, che in verità sembrano corrispondere nel loro insieme alle informazioni che ho ricevuto da varie fonti ho detto al Signor Pilet-Golaz che il R. Governo si attende da parte della Svizzera il più rigoroso e severo controllo del traffico fra la Germania e l'Italia durante questo ultimo periodo dell'occupazione tedesca dell'Italia settentrionale.»)

¹⁹ Cerutti, Suisse, 1998, p. 44 s.

²⁰ Les trois trains dont la route est sujette à caution transportaient respectivement 1022 (T2), 405 (T5 + T21) et 605 (T6) personnes.

2.3 Faits et rumeurs

Après la diffusion, en 1997, du film de la BBC *Nazi Gold*, la presse suisse a relaté les déclarations d'une témoin connue sous le pseudonyme d'*Elisabeth*. En tant que membre de la communauté juive de Zurich, elle a accompagné sa mère à une réunion avec un représentant de la Croix-Rouge afin d'organiser une distribution de soupe pour un «transport de Juifs.»²¹ Cette rencontre a eu lieu une semaine avant l'arrivée du convoi. *Elisabeth* explique que les portes des wagons ont été ouvertes par un cheminot suisse, sans la présence d'un service de sécurité. A partir de ces éléments, nous pouvons émettre l'hypothèse que la jeune fille de 14 ans a vu un convoi humanitaire de réfugiés juifs. Même si le représentant de la Croix-Rouge parle de «jüdische Transporte», cela n'implique pas forcément que ce train se dirige vers un camp d'extermination.²² De plus, il est peu vraisemblable que les responsables allemands de ce train aient contacté des représentants de la communauté juive locale pour servir des collations à des déportés devant se rendre dans les camps de la mort. La présence du personnel ferroviaire suisse et l'absence de mesures de sécurité sont pour nous des éléments supplémentaires qui corroborent la thèse d'un transport humanitaire.²³ Elisabeth pourrait avoir vu un convoi en provenance de Bergen-Belsen. Des trains arrivent en effet en Suisse le 21 août et le 7 décembre 1944 avec environ 1700 Juifs, en majorité hongrois. Ces transports sont bien documentés mais nous pouvons affirmer qu'ils ne sont pas passés par Zurich. Un autre transport humanitaire concernant 1200 Israélites a relié Theresienstadt à Kreuzlingen, le 7 février 1945.²⁴

Enfin, il est important de se souvenir que cette période est prolifique en rumeurs de toutes sortes. Même inexactes, ces dernières sont, à leur manière, révélatrices des préoccupations et des peurs de la société. Des rumeurs concernant le transit de convois de déportation circulent ainsi en septembre 1944, après que des incidents au camp de travail de Mezzovico (Tessin) aient conduit au transfert en Valais de 63 réfugiés en wagons plombés.²⁵ On peut aussi mentionner la «nouvelle», reprise par la radio *Atlantik* à l'automne 1943, de la disparition de 26 travailleurs italiens d'un wagon plombé grâce à la complicité d'employés des CFF.²⁶ Or, jamais des ouvriers italiens n'ont été transportés dans des trains plombés; ces transports avaient d'ailleurs cessé définitivement le 27 juillet 1943. Ce

²¹ Kilian, *Gesicht*, 1997.

²² Durant la guerre, toutes sortes de transports de personnes ont lieu à travers la Suisse. Outre le transit officiel, des convois humanitaires d'enfants, d'internés, de soldats blessés ont circulé à travers le territoire de la Confédération. «Personen- und Gepäckverkehr» in *Bundesbahnen im Kriege*, p. 153. AF E 8300 (A) 1998/146, vol. 75a. Cf. Winter, *Geschichte*, 1985, p. 231–235; Dreyer, *Chemins*, 1946.

²³ Des recherches poussées menées dans les Archives de la Croix-Rouge, y compris dans celles de la section zurichoise, n'ont pourtant apporté aucune précision concernant un éventuel convoi de déportation traversant la Suisse. Nous devons toutefois remarquer que l'Armée est par contre présente, en février 1945, à l'arrivée du train de déportés juifs en provenance de Theresienstadt. Ziegler, *Jüdische Flüchtlinge*, 1999, p. 16.

²⁴ L'ancien Conseiller fédéral Musy a organisé ce dernier convoi. Pour ces transports, on peut se référer entre autres à: Dieckhoff, *Rescapés*, 1995; DDS, vol. 15, nos 219; 263; 284; 361; 388; Favez, *Prochain*, 1988, p. 391; 401; Ziegler, *Jüdische Flüchtlinge*, 1999, p. 14–29; Lasserre, *Réfugiés*, 1990, p. 307–317; Picard, *Motive*, 1994; Bauer, *Freikauf*, 1994. En avril 1945, plusieurs Françaises déportées sont évacuées par la Suisse. AF E 8300 (A) 1999/71, vol. 29; AF E 27 14801; Favez, *Prochain*, 1988, p. 393; 400.

²⁵ Brogini, *Frontiera*, 1998, p. 233.

²⁶ Il y a plusieurs documents faisant état de cette rumeur: AF E 2001 (D) 3, vol. 278.

«bruit» a toutefois connu un fort écho, puisque plusieurs offices fédéraux se sont renseignés auprès des CFF sur sa véracité.

Voici quelques années, des rumeurs concernant des transports secrets à travers la Suisse ont refait surface.²⁷ En 1997, elles ont à nouveau circulé, soulevant même certaines polémiques. Ceci bien que plusieurs historiens aient démenti de tels passages.²⁸

²⁷ Cf. Le débat public suscité au début de 1976 par les déclarations tenues par Don Giovanni Maria Colombo lors de l'émission religieuse de la Télévision Suisse Italienne (TSI) du 6 mars. Toutefois comme on peut le constater à la lecture de l'article du journal tessinois *Popolo e Libertà*, les faits sur lesquels se basent le prêtre apparaissent plus comme l'expression de rumeurs que comme de véritables informations. Citons entre autres la halte d'un «convagli della morte» à Bellinzona, la découverte d'un papier contenant des appels au secours en écriture hébraïque sur le quai de la gare d'Airolo ou encore un wagon plein de cadavres en gare de Bâle. (*Corriere del Ticino*, nos 62; 89 du 15 mars et 16 avril 1976; *Il Ferroviere*, no 15 du 9 avril 1976 et *Popolo e Libertà*, 30 avril 1976.) Le fait que nous n'ayons pas trouvé de traces de ces questions dans la presse alémanique semble indiquer que ce débat n'a pas franchi les frontières tessinoises.

²⁸ Notamment Liliana Picciotto Fargion et Brunello Mantelli dans une émission de la Télévision Suisse Italienne du 14 juillet 1997. Cf. *Tages-Anzeiger*, 17 juillet 1997.

3 Des «travailleurs forcés» italiens ont-ils traversé la Suisse?

3.1 Genèse de la migration italienne en Allemagne et degré de liberté de l'enrôlement

La compréhension de la problématique du transit de travailleurs italiens à travers la Suisse nécessite un bref rappel du contexte de cette migration sud-nord. Le manque de main-d'œuvre agricole du côté allemand et la volonté italienne de tirer un avantage économique de cette situation sont les deux principaux facteurs qui expliquent le développement d'une émigration italienne vers l'Allemagne dès avril 1937.²⁹ Ce recrutement se met en place lentement, dans un premier temps uniquement pour le secteur primaire. Début 1939, il y a environ 37 000 Italiens qui travaillent dans les campagnes allemandes; ils représentent la plus grande communauté étrangère travaillant dans l'agriculture.³⁰ La place des Italiens dans l'industrie reste longtemps faible: en 1938, il y a dans le Reich plus de travailleurs («workers») suisses qu'italiens.³¹ En 1940, 49 535 travailleurs italiens du secondaire rejoignent les 49 184 ouvriers agricoles déjà installés en Allemagne, apportant eux aussi leur contribution à l'effort de guerre allemand.³²

Le début des hostilités change profondément la donne. Les besoins de main-d'œuvre étrangère croissent.³³ Il faudra toutefois attendre l'entrée en guerre de Mussolini, le 10 juin 1940, pour que se concluent les premiers accords de «livraisons» de travailleurs. Le Duce espère ainsi pouvoir mener une «Guerre parallèle» en développant son propre programme impérialiste.³⁴ Avec les premiers revers, fin 1940, l'Italie perd son statut de partenaire. Désormais, la péninsule va se retrouver comme une composante du système économique organisé par le III^e Reich. Avec le blocus allié, la dépendance économique et énergétique vis-à-vis de l'Allemagne s'accroît encore.

Dans ce contexte, le Reich peut exiger de disposer d'une main-d'œuvre qualifiée comme contre-prestation aux livraisons de matières premières et au soutien militaire que garantit l'Allemagne à son allié.³⁵ Un accord secret est signé en février 1941 entre Rome et Berlin, qui porte sur l'envoi de 200 000 à 320 000 travailleurs italiens en Allemagne.³⁶

²⁹ Cf. Mantelli, *Wanderarbeit*, 1991, p. 51; 56; Mantelli, *Camerati*, 1992.

³⁰ Herbert, *Hitler's foreign workers*, 1997, p. 48.

³¹ 16 966 Suisses contre 10 100 Italiens sur un total de 375 078 travailleurs étrangers. Cf. Herbert, *Hitler's foreign workers*, 1997, p. 51. Le nombre de Suisses résidant en Allemagne a toutefois tendance à légèrement diminuer, passant de 55 810 en 1928 à 50 700 en 1942. Cf. Bergier, *Histoire*, 1984, p. 53.

³² Soit, en 1940, un total de 98 712 travailleurs italiens représentant environ 10% de la main-d'œuvre étrangère en Allemagne. Cf. Mantelli, *Wanderarbeit*, 1991, p. 53.

³³ Pour un résumé des changements intervenus dans les relations entre l'Allemagne et l'Italie: Mantelli, *Wanderarbeit*, 1991.

³⁴ Concernant la conduite de la guerre, on peut se référer au tome 4 de l'impressionnante biographie de Mussolini: De Felice, *Mussolini*, 1990. Également cf. Milza; Bernstein, *Fascisme*, 1980, p. 367. Ces auteurs relativisent toutefois l'indépendance du gouvernement italien dans la conduite de la guerre. Cf. Lang, *Italienische*, 1996, p. 49.

³⁵ La question de l'importance de ces travailleurs dans les relations économiques entre l'Allemagne et l'Italie sera abordée dans le cadre du rapport final.

³⁶ 200 000 (sans les travailleurs agricoles) selon Brunello Mantelli et 320 000 selon Ulrich Herbert. Cf. Mantelli, *Wanderarbeit*, 1991, p. 64; Herbert, *Hitler's foreign workers*, 1997, p. 104. Brunello Mantelli estime à 500 000 le nombre d'Italiens s'étant

Le recrutement de la main-d'oeuvre se fait par l'intermédiaire de la *Confederazione Fascista Lavoratori dell'Industria (CFLI)* pour les travailleurs industriels, et par la *Confederazione Fascista Lavoratori dell'Agricoltura (CFLA)* pour les ouvriers agricoles. Ces syndicats fascistes incitent de nombreux Italiens à se rendre en Allemagne grâce aux salaires attractifs. De fait, ils bénéficient des mêmes conditions salariales et de travail que les Allemands.³⁷ Un ouvrier spécialisé peut espérer gagner autant qu'un fonctionnaire de Ministère en Italie. «Il est facile de comprendre quel pouvoir d'attraction exerçait un tel niveau de salaire.»³⁸ Brunello Mantelli, le spécialiste de la question, parle à propos des ouvriers transalpins de «volontaires irréflechis.»³⁹ Il serait donc erroné de mettre sur le même plan le sort des Transalpins et celui des ouvriers français contraints de se rendre en Allemagne dans le cadre du Service du Travail Obligatoire.⁴⁰ L'Allemagne utilise ainsi sa puissance économique pour attirer la main-d'oeuvre italienne, sans pour autant devoir imposer une contrainte physique.

En ce qui concerne la situation des travailleurs italiens en Allemagne, elle n'est guère comparable à celle de nombreuses autres nationalités. Les Italiens, en tant que ressortissants d'un pays allié au Reich, possèdent en effet les mêmes droits et conditions de travail que leurs homologues germaniques. Ils doivent être traités en amis. Du reste, les nazis ont de la peine à leur trouver un statut compatible avec leurs principes raciaux et politiques. Bien que *fremdvölkisch*, les Italiens sont les alliés politiques du Reich.⁴¹

Toutefois, même si, théoriquement, il existe une égalité du point de vue des conditions de travail et des salaires, dans la pratique, les tensions demeurent importantes entre Allemands et Italiens.⁴² Le dévouement et la productivité des Transalpins sont en effet moindres, provoquant par la même un certain ressentiment de la part des Allemands.⁴³ De leur côté, les ouvriers italiens se plaignent des conditions de vie qui ne correspondent pas aux promesses faites lors du recrutement.⁴⁴ Cette «arrogance» ne plaît guère dans le Reich. Ainsi, par exemple, Mussolini doit intervenir directement auprès d'Hitler afin que cessent les campagnes d'humiliation à l'égard des femmes allemandes fréquentant des Italiens.⁴⁵

rendu en Allemagne entre 1938 et le milieu de l'année 1943. 250 000 travailleurs industriels sont envoyés en Allemagne entre mars 1941 et décembre 1942. Cf. Mantelli, *Wanderarbeit*, 1991, p. 52.

³⁷ Herbert, *Hitler's foreign workers*, 1997, p. 104.

³⁸ Mantelli, *Wanderarbeit*, 1991, p. 73. («Es ist leicht zu verstehen, welche Anziehungskraft ein solches Lohnniveau ausüben musste.»)

³⁹ Mantelli, *Wanderarbeit*, 1991, p. 73 («leichtfertig als Freiwilliger.»)

⁴⁰ Cerutti, *Suisse*, 1998, p. 44.

⁴¹ Il est parfois difficile de fixer une hiérarchie entre politique et «race». Les Hollandais sont par exemple reconnus comme peuple germanique mais venant d'un pays conquis. Cf. Herbert, *Hitler's foreign workers*, 1997, p. 100 ss.

⁴² Angela Rospin décrit plusieurs cas de travailleurs italiens ayant connu des mauvais traitements ou des conditions de travail particulièrement pénibles. Rospin, *Italian war economy*, 1986, p. 288–89. En ce qui concerne le rôle économique de cette main-d'oeuvre. Rospin, *Italian war economy*, 1986, p. 272–298.

⁴³ Certaines sources évoquent une productivité égale à 45% de celle d'ouvriers allemands. Cf. Mantelli, *Wanderarbeit*, 1991, p. 65.

⁴⁴ Ralf Lang insiste sur les fausses promesses faites lors du recrutement et les considère comme un élément de contrainte à l'égard des travailleurs italiens. Cf. Lang, *Italienische*, 1996, p. 60. Toutefois, ce facteur ne peut pas être considéré à lui seul comme un mode d'asservissement.

⁴⁵ Herbert, *Hitler's foreign workers*, 1997, p. 104.

Ces frictions permanentes entre les deux communautés favorisent le très fort taux d'absentéisme et de retour au pays des ouvriers transalpins.⁴⁶ Cette tendance est renforcée par le fait qu'à partir d'octobre 1941 les éventuelles sanctions disciplinaires se traduisent par l'expulsion de ces ouvriers vers leur pays.⁴⁷ Les contraintes directes envers les Transalpins sont donc à relativiser. Il serait erroné de les considérer comme des travailleurs forcés. Le taux de retour en Italie pour des motifs personnels (22.8%) en est la meilleure illustration.⁴⁸

Cependant, à partir de l'hiver 1942/43, les autorités allemandes s'efforcent de limiter la liberté d'action des travailleurs italiens. Entre autres mesures, on peut mentionner le «Open End Contract»,⁴⁹ la prolongation forcée de certains contrats, ou encore le fait que des vacances sont repoussées de manière arbitraire.⁵⁰ Cette période correspond aux premiers problèmes du *clearing* italo-allemand, par lequel est versé une partie du salaire.⁵¹ Toutefois, même dans cette période de forte tension, les autorités fascistes négocient avec les nazis le retour en Italie de 4000 à 12 000 travailleurs par mois.⁵² C'est avec l'occupation allemande du nord et du centre de l'Italie en septembre 1943 que les travailleurs italiens se trouvent en situation d'asservissement.

3.2 Démarches auprès des autorités suisses et analyse quantitative du transit

La première demande allemande concernant un transit d'ouvriers italiens est adressée durant le mois de janvier 1941 au service commercial des CFF. Ces derniers se renseignent auprès de la Direction générale des Douanes et auprès de la Police fédérale des Etrangers sur la possibilité d'envisager «[...] un allègement des formalités pour le passage de travailleurs industriels et agricoles italiens en trains spéciaux par le Gothard [...]»⁵³ Cet «allègement» des formalités consiste principalement à dispenser de visa les travailleurs italiens en transit, l'obligation demeurant pour les voyageurs individuels.⁵⁴

Dans sa réponse du 14 février 1941, le Chef de la Division de police, Heinrich Rothmund, admet que «nous sommes disposés à dispenser de l'obligation du visa les ouvriers italiens qui utiliseront les trains spéciaux prévus; différentes conditions devront cependant être remplies.»⁵⁵ Le voyage par

⁴⁶ Le taux de renvoi pour des motifs disciplinaires ou du fait de l'abandon du poste de travail est évalué à 12%. Cf. Mantelli, *Wanderarbeit*, 1991, p. 70.

⁴⁷ Les expulsés passent par les voies du Brenner et de Tarvisio. Cf. Mantelli, *Wanderarbeit*, 1991, p. 69–70.

⁴⁸ Mantelli, *Wanderarbeit*, 1991, p. 70.

⁴⁹ Cf. Herbert, *Hitler's foreign workers*, 1997, p. 103; 193–194.

⁵⁰ Mantelli, *Wanderarbeit*, 1991, p. 56; 73.

⁵¹ Les ouvriers italiens touchent en effet une partie de leur salaire à leur retour en Italie. Sur le système de paiement des salaires et ses conséquences sur le *clearing*: Mantelli, *Wanderarbeit*, 1991, p. 53; 75 ss.

⁵² Mantelli, *Wanderarbeit*, 1991, p. 75–78.

⁵³ «Sammeltransporte italienischer Arbeiter nach Deutschland über den Gothard» signé Rothmund, du 4 avril 1941. AF E 2001 (D) 3, vol. 278, («[...] Erleichterung der Formalitäten für die Durchreise italienischer Industrie- und Landarbeiter in Extrazügen über den Gothard [...]»). Signalons que ces transports passent uniquement par le Gothard.

⁵⁴ Ochsner, *Transit*, 1985, p. 219. Sur les travailleurs italiens en général: DDS, vol. 14, nos 16 et 16A. Cf. également note 22 ci-dessus.

⁵⁵ Lettre de Rothmund au service commercial de la Direction générale des CFF, du 14 février 1941. AF E 2001 (D) 3, vol. 278.

trains spéciaux ainsi que la détention par tous les voyageurs de passeports italiens valables sont les principales conditions fixées par Heinrich Rothmund:

«A l'arrivée à Chiasso, il sera remis au chef du poste-frontière suisse une liste collective pour chaque wagon. Les voyageurs devront présenter aux agents chargés du contrôle-frontière à l'appel de leur nom, leur passeport qui sera muni d'un timbre d'entrée. [...] les listes collectives seront remises au chef de train qui les présentera au poste-frontière de sortie. [...] [Celui-ci] timbrera les listes si tout est en ordre [...]»⁵⁶

Le transit est valable dans les deux sens. En effet, la *Reichsbahn* demande aux CFF au mois de septembre 1941 de laisser rentrer au pays des milliers d'ouvriers agricoles italiens qui avaient été transportés par le col du Brenner entre 1939 et 1941.⁵⁷ Peter A. Feldscher, Chef de la section politique à la Division des Affaires étrangères du DPF, trouve que cette question «paraît beaucoup plus simple que celle du transit des ouvriers industriels italiens se rendant d'Italie en Allemagne. Du point de vue politique, il n'y a pas d'objection, à son avis, à faire droit à la requête allemande.»⁵⁸ En acceptant les transports nord-sud, les autorités vont renoncer à l'établissement de listes collectives.⁵⁹

Le transit par trains spéciaux d'ouvriers italiens à travers la Suisse comprend environ 312 000 trajets pour la période du 15 avril 1941 au 31 juillet 1943.⁶⁰

Tableau 1: Travailleurs italiens en transit par la Suisse

	Transit Italie–Allemagne		Transit Allemagne–Italie		Total	
	Trains	Personnes	Trains	Personnes	Trains	Personnes
04/1941–07/1943	357	180 971	236	131 291	593	312 292

Source: «Bericht Nr. 58, Partie III», in Bundesbahnen im Kriege. AF E 8300 (A) 1998/146, vol. 75a.

Le relatif équilibre entre les mouvements migratoires sud-nord et nord-sud donne toutefois une vision erronée de ces transports. La représentation graphique du transit à travers la Suisse (graphique 1) permet de mieux appréhender les différentes vagues de migrations.

⁵⁶ Lettre de Rothmund au service commercial de la Direction générale des CFF, du 14 février 1941. AF E 2001 (D) 3, vol. 278.

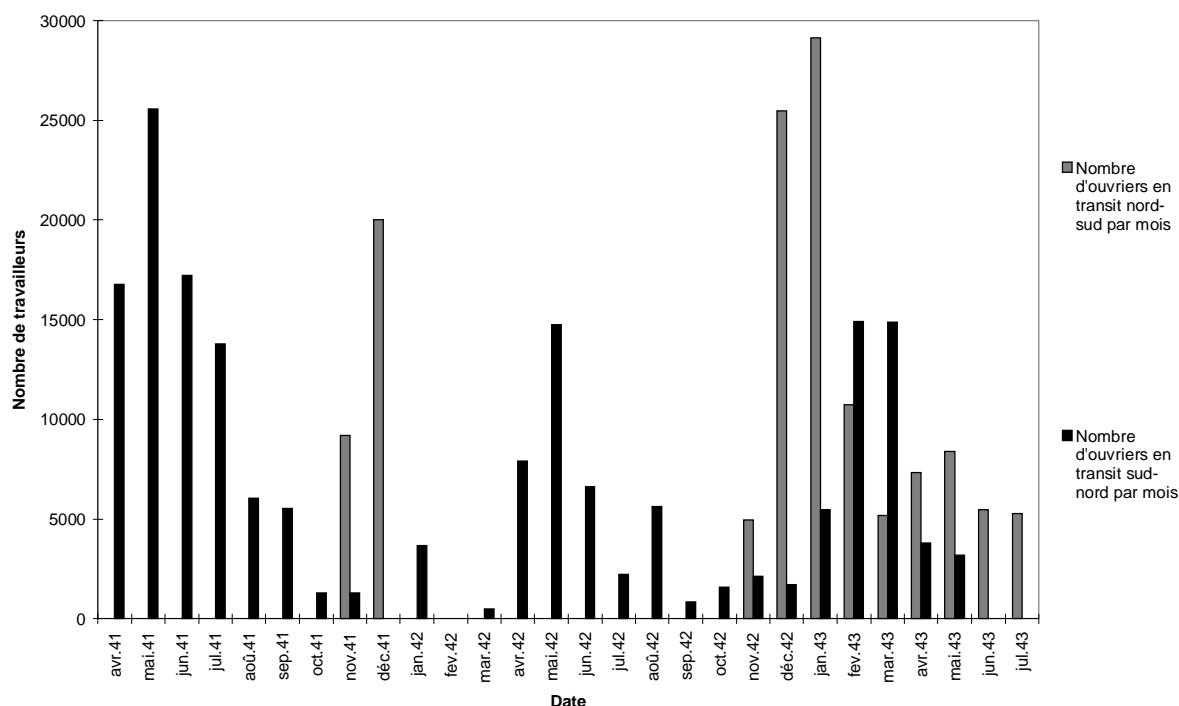
⁵⁷ Lettre de Rothmund au service commercial de la Direction générale des CFF, du 14 février 1941. AF E 2001 (D) 3, vol. 278.

⁵⁸ «Notice [de Golay de la Police fédérale des Etrangers du 1^{er} octobre 1941] sur la question du transit par la Suisse de trains d'ouvriers agricoles italiens, actuellement en Allemagne et devant se rendre en Italie», AF E 2001 (D) 3, vol. 278.

⁵⁹ «Note à l'intention de Monsieur le Chef du Département [du 21 octobre 1942] sur la question du transit par la Suisse de nouveaux trains spéciaux d'ouvriers italiens», AF 4001(C) 1, vol. 3.

⁶⁰ Lettre de Rothmund au Conseiller fédéral von Steiger du 7 septembre 1943, AF E 2001 (D) 3, vol. 278.

Graphique 1: Transit de travailleurs italiens à travers la Suisse dans la direction sud-nord et nord-sud



Source: «Comando Teritoriale 9b Rapporto Finale 1939–1945», in AF E 27 14878 et «Bericht Nr. 58, Partie III», in *Bundesbahnen im Kriege*. AF E 8300 (A) 1998/146, vol. 75a.⁶¹

Le transit sud-nord est avant tout composé d'une main-d'oeuvre industrielle se rendant en Allemagne.⁶² Cette émigration est surtout importante en 1941 et elle tend à diminuer par la suite. Ce graphique a en effet tendance à surestimer la migration sud-nord à partir de novembre 1942, date à laquelle l'ensemble du trafic Italie–Allemagne passe uniquement par le Gothard.⁶³ Les mouvements de population nord-sud concernent avant tout des ouvriers agricoles rentrant pendant la période hivernale.⁶⁴ Du reste, le caractère saisonnier de ces déplacements apparaît clairement sur le graphique. A cela s'ajoute, dès le début de 1943, un retour significatif de nombreux travailleurs industriels que les problèmes du *clearing* allemand font refluer chez eux.⁶⁵ Selon nos calculs, plus de

⁶¹ Toutes les données proviennent de AF E 27 14878, sauf celles sur les retours d'ouvriers en Italie de novembre–décembre 1941, qui proviennent de *Bundesbahnen im Kriege*. AF E 8300 (A) 1998/146, vol. 75a. Les données contenues dans E 27 14878 ne sont pas totalement identiques à celles communément admises, mais en sont très proches. (Transit N-S 131 092 au lieu de 131 291 et Transit S-N 177 390 au lieu de 180 971).

⁶² Entre avril 1941 et avril 1942, le voyage Italie–Allemagne concerne 91 000 travailleurs industriels sur un total d'environ 100 000 personnes. Cf. «Transit par la Suisse de trains spéciaux d'ouvriers italiens», 25 octobre 1943, AF E 4001 (C) 1, vol. 3. De même, Brunello Mantelli indique qu'il n'y a pas de travailleur agricole sur les 43 000 ouvriers en partance pour le Reich en 1943. Ils sont donc tous des travailleurs industriels. Cf. Mantelli, *Wanderarbeit*, 1991, p. 59. Les chiffres proviennent du rapport Müllener: «Personen- und Gepäckverkehr», p. 158, *Bundesbahnen im Kriege*, AF E 8300 (A) 1998/146, vol. 75a.

⁶³ A partir de novembre 1942, «[...] le *Generalbevollmächtigter für den Arbeitseinsatz* [Fritz Sauckel] se proposait de diriger des ouvriers italiens en Allemagne uniquement par la Suisse, l'utilisation de la route du Brenner [...] n'entrant pas en ligne de compte pour le moment.» Lettre de la Légation de Suisse à Rome à la Police fédérale des Etrangers signée par Louis Horace Micheli, du 17 novembre 1942, AF E 2001 (D) 3, vol. 278.

⁶⁴ Pendant l'hiver 1941/42, sur un transit nord-sud de 29 198 personnes, 20 339 sont des ouvriers agricoles. «Transit par la Suisse de trains spéciaux d'ouvriers italiens», 25 octobre 1943, AF E 4001 (C) 1, vol. 3.

⁶⁵ Brunello Mantelli estime que le flux nord-sud est de 4000 à 12 000 retours par mois. Cf. Mantelli, *Wanderarbeit*, 1991, p. 75–78.

50% des transferts Italie–Allemagne se sont effectués par le St-Gothard.⁶⁶ Cette proportion est donc plus que significative.

L'importance économique de ces travailleurs pour l'économie de guerre allemande est difficile à estimer. Signalons toutefois que la plupart des firmes recrutant de la main-d'œuvre italienne sont liées à l'industrie d'armement ou du moins à des secteurs stratégiques, et cela dès 1941.⁶⁷ En janvier 1943, sur les 43 trains au départ de Milan en direction de l'Allemagne via Chiasso, dix ont encore pour destination les *Reichswerke Hermann Göring*.⁶⁸ La contribution italienne à l'effort de guerre ne se limite pas à l'aspect quantitatif, mais revêt également une dimension qualitative. En effet, la main-d'œuvre envoyée dans le Reich possède une qualification certaine.⁶⁹ Les secteurs dans lesquels travaillent ces Italiens semblent corroborer cette constatation, tout comme le fait que plusieurs régions industrialisées du nord de l'Italie se plaignent du manque de main-d'œuvre qualifiée.⁷⁰

3.3 Craintes des autorités suisses

L'autorisation de transit des travailleurs italiens ne signifie pas pour autant que les autorités fédérales renoncent aux contrôles. Heinrich Rothmund va ainsi refuser, en avril 1941, la proposition de Giuseppe Aristei,⁷¹ représentant à Côme de la *Confederazione Fascista Lavoratori dell'Industria*, de renoncer à la liste collective si les wagons sont plombés en arrivant à la frontière.⁷² La Police fédérale des Etrangers se propose d'établir des règles claires concernant le passage des travailleurs italiens à travers la Suisse. André Golay, de la Police fédérale des Etrangers, écrit ainsi, en juin 1941, à Rothmund qu'il :

«[...] est nécessaire que les Allemands et les Italiens se rendent compte que nous tenons à avoir un contrôle et une surveillance sévères et sérieux. Les listes collectives [de travailleurs italiens] qui nous sont remises à l'entrée à Chiasso sont nettement insuffisantes. Elles ne sont parfois établies qu'au départ des trains de Milan ou de Como, nous avons reçu des listes écrites au crayon et presque illisibles. Ces listes ne contiennent que

⁶⁶ Brunello Mantelli, évalue à 250 000 le nombre de travailleurs industriels envoyés en Allemagne pour la période avril 1941 à décembre 1942. Cf. Mantelli, *Wanderarbeit*, 1991, p. 52. De notre côté, nous avons calculé qu'il y a environ 127 000 travailleurs industriels passant par la Suisse durant la même période. Müllener: «Bericht Nr. 58, partie III», *Bundesbahnen im Kriege*. AF E 8300 (A) 1998/146, vol. 75a; «Transit par la Suisse de trains spéciaux d'ouvriers italiens», 25 octobre 1943. AF E 4001 (C) 1, vol. 3.

⁶⁷ Sur les 26 000 à 27 000 travailleurs qui traversent la Suisse entre le 15 avril et le 15 mai 1941, plus de 12 200 sont recrutés par la *Luftwaffe*, 1350 par l'armée, 468 par la *Kriegsmarine* ou encore 1000 pour la construction de locomotives. On dénombre 17 000 personnes dans 26 trains entre le 15 et le 30 avril 1941. André Golay de la Police fédérale des Etrangers estime à 8–9000 les passagers des 14 trains qui traverseront la Suisse entre le 30 avril et le 15 mai. Cf. Note [d'André Golay du 5 mai 1941] à l'intention de Monsieur Rothmund sur les trains d'ouvriers italiens à destination de l'Allemagne. AF E 2001 (D) 3, vol. 278; Mantelli, *Wanderarbeit*, 1991, p. 64.

⁶⁸ «Niederschrift über die Besprechung in Rom am 15. und 16. Dezember 1942¼», AF E 5795/166. Ce document nous fournit la liste de l'ensemble des destinations des trains de janvier 1943. Pourtant la plupart sont des noms de villes ne laissant pas présager de l'emploi des travailleurs.

⁶⁹ Mantelli, *Wanderarbeit*, 1991, p. 65.

⁷⁰ Mantelli, *Wanderarbeit*, 1991, p. 74.

⁷¹ Rothmund qualifie Aristei de «kleiner Beamter ohne Kompetenzen» («petit fonctionnaire sans compétences»). Lettre de Rothmund du 4 avril 1941 intitulée «Sammeltransporte italienischer Arbeiter nach Deutschland über den Gotthard», p. 2. AF E 2001 (D) 3, vol. 278.

⁷² Lettre de Rothmund du 4 avril 1941 intitulée «Sammeltransporte italienischer Arbeiter nach Deutschland über den Gotthard», p. 2. AF E 2001 (D) 3, vol. 278. p. 1.

les noms et les prénoms des voyageurs. Nous demandons qu'elles soient écrites à la machine, qu'elles mentionnent, outre les noms et prénoms, la date de naissance et le lieu de provenance des ouvriers.»⁷³

Il est frappant de constater, d'un côté, la rigueur administrative, de l'autre, l'absence de toute mise en perspective politique de ces transports. Pour la Police fédérale, la préoccupation principale semble être que ces transports se déroulent sans problème, conformément aux règles administratives. La question de l'opportunité du passage d'une main-d'œuvre qui pourrait contribuer à augmenter la puissance du Reich n'est jamais soulevée. Il en va de même du contrôle à l'intérieur des trains. D'un côté, les autorités suisses refusent une extension du contrôle douanier italien sur une plus longue portion du territoire suisse.⁷⁴ Mais de l'autre, la Division de police autorise la police italienne à se rendre à Bâle pour accompagner les trains vers l'Italie afin de vérifier s'il n'y a pas à leur bord des individus recherchés par les autorités fascistes. Certains fonctionnaires dénoncent du reste ces compromis douteux: «Il m'a toujours paru que ce travail, effectué pendant le parcours en Suisse par des fonctionnaires de police italiens, avait quelque chose de choquant»,⁷⁵ note un responsable du Département de Justice et Police. On ignore quel accueil le Chef du DJP a réservé à cette note.⁷⁶

Quant à l'Armée, sa préoccupation majeure est la crainte que les ouvriers italiens ne s'enfuient des trains, «[...] pour chercher ici des places de travail plus agréables ou [...] dans des buts d'espionnage ou de sabotage.»⁷⁷ Afin de lutter contre ce «danger», l'Armée propose quatre règles strictes. Elles consistent à faire circuler les trains uniquement la nuit, à faire fermer tous les wagons à clef par le personnel des chemins de fer et à installer un policier en civil dans chaque wagon; s'y ajoute l'interdiction d'accès à toutes les gares où le train s'arrête.⁷⁸ Cette dernière mesure vise à prévenir toute démonstration publique de la part des travailleurs italiens et d'éviter ainsi des «manifestations indésirables.»⁷⁹

⁷³ «Note [du 23 juin 1941 d'André Golay de la Police fédérale des Etrangers] à l'intention de M. le Chef de la Division de police sur les trains spéciaux d'ouvriers italiens transitant par la Suisse en destination de l'Allemagne», p. 2. AF E 2001 (D) 3, vol. 278.

⁷⁴ Il existe ainsi une autorisation donnée aux douanes italiennes pour contrôler les convois, mais uniquement sur le tronçon Goldau–Chiasso. Dans sa missive, Rothmund refuse d'accorder plus de prérogatives aux douanes italiennes, car les travailleurs italiens sont en partie payés en Italie et qu'ainsi leurs bagages contiennent peu d'objets de valeur. De plus, le Chef de la Division de police remarque que d'accéder à cette demande «stimule le zèle des autorités italiennes à toujours demander de plus grandes facilités.» Lettre de Rothmund à la Division des Affaires étrangères du DPF du 16 avril 1943. AF E 2001 (D) 3, vol. 278. Nous devons enfin faire remarquer que ces convois sont de toute façon accompagnés par des officiels allemands et italiens. Cf., par exemple, la lettre de Maurice Paschoud au Général Guisan du 1^{er} décembre 1942. AF E 5795/166.

⁷⁵ «Note à l'intention de Monsieur le Chef du Département [du 21 octobre 1942] sur la question du transit par la Suisse de nouveaux trains spéciaux d'ouvriers italiens», AF 4001 (C) 1, vol. 3.

⁷⁶ Le fondement juridique de la décision de la Division de police n'est pas abordé ici. Il le sera dans le rapport final, dans le cadre plus général des activités que des fonctionnaires étrangers ont exercées sur le territoire suisse pendant la période considérée.

⁷⁷ Commandement de l'Armée, le 16 avril 1941, «Bericht über die durch den Sicherheitsdienst getroffenen Massnahmen für die Arbeitertransporte Italien–Deutschland», AF E 27 13187, («[...] um hier angenehmere Arbeitsplätze zu suchen oder [...] zu Spionage- oder Sabotagezwecken.»)

⁷⁸ Commandement de l'Armée, le 16 avril 1941, «Bericht über die durch den Sicherheitsdienst getroffenen Massnahmen für die Arbeitertransporte Italien–Deutschland», AF E 27 13187.

⁷⁹ Commandement de l'Armée, le 16 avril 1941, «Bericht über die durch den Sicherheitsdienst getroffenen Massnahmen für die Arbeitertransporte Italien–Deutschland», AF E 27 13187, («unliebsame Auftritte»).

3.4 Réactions des Alliés et de l'Axe – Question du passage éventuel de soldats

Les premiers convois circulent dans un climat très politisé, comme en témoigne André Golay de la PFE dans sa description de l'arrivée d'un train à Chiasso le 19 juin 1941: «Grande animation dans le premier train, vivats poussés en l'honneur du Duce et du chancelier Hitler, quelques chansons.»⁸⁰ Ces convois n'échappent pas à l'attention des Alliés. Ils accusent même implicitement les Italiens de tricher en donnant un statut de travailleurs aux personnes en transit à travers la Suisse. Dans une conversation enregistrée par le Service de renseignement de l'Armée, deux interlocuteurs anglo-saxons remarquent qu'il «paraît que ce sont des militaires, mais ils sont naturellement en civil.»⁸¹ De leur côté, les responsables du DPF sont bien conscients des enjeux politiques qui sous-tendent ces transports. En janvier 1943, Pierre Bonna, Chef de la Division des Affaires étrangères au DPF, craint que «les puissances anglo-saxonnes pourraient nous reprocher que l'autorisation de transit des travailleurs est une violation de la neutralité.»⁸² L'Italie fasciste, quant à elle, fait preuve d'un franc parler qui ne laisse pas de doute. M. Lombrassa, Commissaire à la migration interne et à la colonisation, déclare lors d'une réception à l'Ambassade d'Italie à Berlin début août 1941:

«Les 300 000 ouvriers italiens envoyés en Allemagne devaient être considérés non pas comme des ouvriers, mais bien plutôt comme des soldats puisqu'ils apportent à la victoire de l'Axe une contribution nettement militaire.»⁸³

Les autorités suisses sont, on s'en doute, embarrassées par ces déclarations qui «sont évidemment de nature à nous gêner un peu vis-à-vis des Anglais.»⁸⁴ Le Chargé d'Affaires suisse en Italie va donc réagir auprès des autorités italiennes:

«Il a toujours été entendu que les nombreux trains transitant par la Suisse pour transporter des ouvriers italiens en Allemagne, [...], convoyaient des civils et non des militaires; nous savons en effet que tout ce qui fait partie des organes militaires utilise la voie du Brenner ou d'autres voies ferrées. Vu les règles et la conduite très strictes de neutralité constamment observées par la Suisse, pendant et avant la guerre, [...] en vertu desquelles aucun convoi étranger de nature militaire ne pouvait transiter par la Suisse, il est évident que les déclarations officielles attribuant un caractère de soldats aux ouvriers italiens ayant passé par le territoire de notre pays peuvent être de nature à causer des embarras aux autorités fédérales vis-à-vis des ennemis actuels de l'Allemagne et de l'Italie.»⁸⁵

Les autorités italiennes tentent de minimiser l'affaire en déclarant qu'il «ne fallait attribuer aucune portée aux déclarations précitées, faites dans la chaleur communicative d'un banquet. [Les autorités italiennes précisent qu'elles ont juste voulu dire que les ouvriers] sont soldats dans l'âme [...]

⁸⁰ «Note [du 23 juin 1941 de Golay de la Police fédérale des Etrangers] à l'intention de M. le Chef de la Division de police sur les trains spéciaux d'ouvriers italiens transitant par la Suisse en destination de l'Allemagne», AF E 2001 (D) 3, vol. 278.

⁸¹ Compte rendu de la conversation téléphonique du 21 avril 1941 entre M. James Chalinor et M. Hawley enregistrée par la Section de renseignements de l'Etat-major général de l'Armée. AF E 2001 (D) 3, vol. 278.

⁸² Lettre de Pierre Bonna du 13 janvier 1943 au Conseiller fédéral von Steiger. AF E 2001 (D) 3, vol. 278, («die angelsächsischen Mächte uns aus der Gestattung des Arbeitertransits den Vorwurf eines Verstosses gegen die Neutralität machen könnten.»)

⁸³ Pierre Bonna de la Division des Affaires étrangères au Chargé d'Affaires de la Légation de Suisse à Rome, le 28 août 1941. AF E 2001 (D) 3, vol. 278.

⁸⁴ Pierre Bonna de la Division des Affaires étrangères au Chargé d'Affaires de la Légation de Suisse à Rome, le 28 août 1941. AF E 2001 (D) 3, vol. 278.

⁸⁵ Lettre de la Légation de Suisse à Rome au Département Politique fédéral du 5 septembre 1941. AF E 2001 (D) 3, vol. 278.

comme un prêtre, un fonctionnaire, un diplomate peuvent être soldats dans l'âme.»⁸⁶ La question de l'éventuel passage de soldats à travers les Alpes suisses n'en reste pas moins posée. Certains fonctionnaires de la Police fédérale des Etrangers remarquent ainsi, en juin 1941, que «dans un train se trouvaient un groupe de 200 Italiens se rendant en Allemagne pour y suivre un cours de parachutistes, avec salaire (ou solde si l'on veut) de 260 Mk par mois.»⁸⁷ André Golay observe également que «certains <ouvriers> italiens avaient fait la guerre d'Espagne ou la campagne de Libye.»⁸⁸ Il n'est donc pas improbable que des soldats italiens habillés en civil aient transité à travers la Suisse, principalement au moment de la préparation de l'attaque du Reich contre l'Union soviétique. En effet, plus de 60 000 Italiens sont incorporés à partir de juillet 1941 dans un corps expéditionnaire sur le front de l'est dans le cadre du *Corpo di Spedizione Italiano in Russia (CSIR)*. En mars 1942, ce dernier va être incorporé à l'*Armata Italiana in Russia (ARMIR)* qui comptera quelques 220 000 hommes.⁸⁹

3.5 La suspension du transit de travailleurs italiens

Le pillage systématique des ressources italiennes par les nazis à partir de l'été 1943 se traduit au niveau de la main-d'œuvre par l'internement des 600 000 soldats italiens et leur enrôlement comme travailleurs forcés.⁹⁰ Cette situation ne se limite pas aux internés militaires, mais touche également les civils. Toutefois, cette politique ne pourra pas être mise en oeuvre intégralement. Malgré la volonté allemande de recruter de force plus de 1.5 millions d'Italiens, le *Generalbevollmächtigter für den Arbeitseinsatz* Fritz Sauckel,⁹¹ juge, en juillet 1944, que seul 1.8% de la population italienne a répondu à l'appel alors que celui-ci est quasi général.⁹² Néanmoins, il faut remarquer que la situation se dégrade de façon dramatique pour les ouvriers italiens en Allemagne. L'ensemble des frustrations que les Transalpins avaient engendrées est mis à jour et cette main-d'œuvre descend au plus bas de la hiérarchie sociale nazie au côté des prisonniers soviétiques.⁹³

Les autorités suisses ont su reconnaître le changement de situation. Le dernier transport à travers la Suisse a en effet eu lieu le 27 juillet 1943, avant l'invasion allemande du nord de l'Italie.⁹⁴ Il faut

⁸⁶ Lettre de la Légation de Suisse à Rome au Département Politique fédéral du 5 septembre 1941. AF E 2001 (D) 3, vol. 278.

⁸⁷ «Note [du 23 juin 1941 d'André Golay de la Police fédérale des Etrangers] à l'intention de M. le Chef de la Division de police sur les trains spéciaux d'ouvriers italiens transitant par la Suisse en destination de l'Allemagne», p. 3. AF E 2001 (D) 3, vol. 278.

⁸⁸ Le mot «ouvriers» est entre guillemets dans la source. «Note [du 23 juin 1941 d'André Golay de la Police fédérale des Etrangers] à l'intention de M. le Chef de la Division de police sur les trains spéciaux d'ouvriers italiens transitant par la Suisse en destination de l'Allemagne», p. 3. AF E 2001 (D) 3, vol. 278.

⁸⁹ Cf. Gosztony, *Hitlers fremde Heere*, 1976, p. 123–124; 211–213; Weinberg, *Welt*, 1995, p. 309.

⁹⁰ Herbert, *Hitler's foreign workers*, 1997, p. 282–287.

⁹¹ Sauckel, Fritz, 1894 Hassfurt–1946 Nuremberg. 1922 membre de la SA, 1923 membre du NSDAP, 1927 Gauleiter de Thüringen, 1933 Reichsstaathalter de Thüringen, 1942 Generalbevollmächtigter für den Arbeitseinsatz. Condamné à mort et pendu par le Tribunal de Nuremberg pour crimes de guerre et crimes contre l'humanité.

⁹² Fritz Sauckel avait prévu le recrutement de 250 000 Italiens par mois entre janvier et avril 1944. Cf. Herbert, *Hitler's foreign workers*, 1997, p. 285.

⁹³ Herbert, *Hitler's foreign workers*, 1997, p. 285.

⁹⁴ Lettre d'Ernesto Ballinari, Chef principal de l'exploitation des Chemins de Fer Fédéraux, à la Direction générale des CFF, le 30 octobre 1943. AF E 2001 (D) 3, vol. 278. Richard Ochsner, évoque un transport de travailleurs forcés italiens en septembre 1943, sans pourtant citer une source pouvant confirmer ses dires. Cf. Ochsner, *Transit*, 1985, p. 218.

sans doute imputer l'arrêt de ces transports à la chute de Mussolini le 25 juillet 1943, dans la mesure où des trains étaient encore prévus durant le mois d'août 1943.⁹⁵ Heinrich Rothmund remarque, le 7 septembre 1943, c'est-à-dire avant l'invasion de l'Italie par les Allemands, qu'avec la démission de Mussolini ces transports ont complètement cessé.⁹⁶

En cette fin septembre 1943, les autorités suisses doivent prendre une décision concernant de nouvelles demandes de transit formulées par les Allemands. Les autorités fédérales vont les rejeter pour des raisons militaires et politiques:

«Mais aujourd'hui la situation est totalement différente de celle d'avant. Avant le Gouvernement italien envoyait ses propres travailleurs en Allemagne, mais aujourd'hui il s'agit tout simplement d'esclaves traînés de leur pays de force vers un pays étranger, voire un pays ennemi. Nous ne devons pas en notre âme et conscience apporter notre concours à cela. [...]

Comment cela serait-il si, par exemple, des gens s'enfuyaient des trains lors de l'arrêt en gare, ce qui serait sûrement possible. Exigerait-on de notre police militaire qu'elle surveille des esclaves des Allemands.»⁹⁷

Reinhard Hohl, Chef de Section à la Division des Affaires étrangères, écrit ainsi au Conseiller fédéral Pilet-Golaz pour l'informer des réticences de l'Administration:

«[M. Rothmund] a les plus grandes objections contre la reprise de ce trafic qui se ferait dans des conditions profondément modifiées: Il n'y a plus accord à ce sujet entre les gouvernements allemand et italien, c'est plutôt l'enlèvement par la force d'une main d'œuvre étrangère dans un pays occupé et son transport à travers un pays neutre.»⁹⁸

Aux raisons politiques invoquées ici s'ajoutent des raisons de sécurité. Une notice interne au DPF du 27 septembre 1943 mentionne en vrac les nombreux inconvénients que représenterait une reprise du trafic:

«Menaces aériennes et de sabotage de la ligne du Gothard, complications politiques, possibilités de fuite des travailleurs italiens durant leur transit et ainsi nécessité d'une surveillance plus sévère du parcours et des trains.»⁹⁹

Notons que les «esclaves» transportés à travers les Alpes paraissent constituer avant tout un problème administratif et de sécurité. Des considérations humanitaires semblent avoir été plutôt secondaires dans ce contexte.

On peut enfin remarquer que les nouvelles autorités italiennes font pression afin d'empêcher une reprise de ce trafic: en septembre 1943, le Comte Massimo Magistrati, le représentant du

⁹⁵ Texte d'André Golay de la Police fédérale des Etrangers du 25 octobre 1943 intitulé «Transit par la Suisse de trains spéciaux d'ouvriers italiens.» AFE 4001 (C) 1, vol. 3.

⁹⁶ Lettre de Rothmund au Conseiller fédéral von Steiger du 7 septembre 1943. AFE 2001 (D) 3, vol. 278.

⁹⁷ Lettre de von Jenner et Probst du DPF adressée à Rothmund, du 23 septembre 1943. AFE 2001 (D) 3, vol. 278, («Heute ist aber die Lage doch ganz anders als damals. Damals hat die italienische Regierung ihre eigenen Arbeiter nach Deutschland geschickt und heute handelt es sich ganz einfach um Sklaven, die aus ihrer Heimat zwangweise in ein fremdes, ja feindliches Land geschleppt werden und dazu dürfen wir vor unserem eigenen Gewissen nicht mithelfen. (¼) Wie wäre es z. B. wenn sich Leute auf Stationen aus den Zügen flüchten würden, und das können sie sicher, mutet man da uns etwa noch zu, deutsche Sklaven durch unsere Heerespolizei bewachen zu lassen.»)

⁹⁸ Note manuscrite de Hohl au Conseiller fédéral Pilet-Golaz, du 22 septembre 1943. AFE 2001 (D) 3, vol. 278.

⁹⁹ Notice du 27 septembre 1943. AFE 2001 (D) 3, vol. 5, («Gefährdung der Gotthardlinie durch die Luft und durch Sabotage, politische Komplikationen, Möglichkeiten des Ausreissens von italienischen Arbeitern während des Transits und damit im Zusammenhang Notwendigkeit stärkerer Bewachung der Strecke und der Züge.»)

gouvernement de Badoglio intervient, «pour nous prévenir de ne pas entrer en matière sur cette demande.»¹⁰⁰ Le Conseil fédéral suspend alors ces transports. Lors de sa séance du 22 octobre 1943, Marcel Pilet-Golaz invoque cinq raisons qui ont conduit à cette décision:

«1) Situation a changé. 2) Action n'est pas du goût des Italiens. 3) Main-d'œuvre recrutée par la force. 4) Réactions vives et justifiées des anglo-saxons. 5) Si Suisse accepte alors elle sera amenée à faire encore des concessions plus amples d'ordre inégalitaire.»¹⁰¹

Par leur refus du transit d'ouvriers non volontaires, les autorités helvétiques, Conseil fédéral en tête, signalent qu'elles ont reconnu les changements politiques intervenus. Cette mesure tend à confirmer que les ouvriers italiens passant par la Suisse avant l'été 1943 ne peuvent être considérés comme des travailleurs forcés.

Des transports d'ouvriers à travers la Suisse ont-ils eu lieu après septembre 1943?

Même si la décision du Conseil fédéral du 22 octobre 1943 ne fait guère l'objet de discussion, il faut noter qu'une source allemande, les *Protokolle des handelspolitischen Ausschusses*, fait encore mention le 5 novembre 1943 de «Arbeiterzüge durch die Schweiz.»¹⁰² Toutefois, rien ne permet de confirmer que ces transports ont effectivement eu lieu. S'il est vrai que les autorités du Reich entreprennent durant tout l'automne 1943 des démarches visant à réactiver ce type de transit,¹⁰³ il n'est nulle part fait mention, dans les archives suisses, d'une éventuelle acceptation. Il est probable que ces *Protokolle* évoquent de tels transports sans toutefois avoir la confirmation qu'une autorisation a été délivrée. Cette interprétation est confirmée par le Chef de la Délégation économique allemande pour les négociations avec la Suisse, Karl Schnurre,¹⁰⁴ qui juge, en février 1944, qu'un éventuel passage d'ouvriers allemands à travers la Suisse a toutes les chances d'être refusé.¹⁰⁵ Plusieurs sources italiennes confirment que ces transports ont été suspendus durant l'été 1943.¹⁰⁶ Il faut rappeler ici que de nombreux travailleurs forcés italiens ont été envoyés en

¹⁰⁰ «Mitteilung des Italienischen Gesandten über den Transit von Italienern durch die Schweiz nach Deutschland», signé Heinrich Rothmund du 27 septembre 1943. AF E 2001 (D) 3, vol. 278, («um uns davor zu warnen, auf dieses Gesuch einzutreten.»)

¹⁰¹ Von Steiger ajoute que «l'essentiel est que ces ouvriers ne sont pas volontaires en Allemagne.» Procès-verbal du Conseil fédéral du 22 octobre 1943. AF B.R. Inter. Protokol E 1002, 1, vol. 7.

¹⁰² *Protokolle des handelspolitischen Ausschusses* du 5 novembre 1943, BAB R7/3648.

¹⁰³ Voir par exemple les lettres de Ballinari au DPF du 25 septembre 1943 et du 20 octobre 1943. AF E 2001 (D) 3, vol. 278.

¹⁰⁴ Karl Schnurre occupe ce poste dès le 21 janvier 1944. DDS, vol. 15, p. 1181–82.

¹⁰⁵ «Gesandter Schnurre hat mir dazu auf Anfrage seine Ansicht dahin heute mitgeteilt, dass er es politisch und wirtschaftspolitisch für ausgeschlossen halte, den Wunsch des Generalbevollmächtigten für den Arbeitseinsatz wegen Zulassung von 3 Arbeiterzügen täglich über die schweizerischen Grenzübergänge durchzusetzen.» («A ma demande, le Ministre Schnurre m'a communiqué aujourd'hui qu'à son avis, il est exclu, politiquement et économiquement, d'imposer le désir du *Generalbevollmächtigten für den Arbeitseinsatz* de laisser passer trois trains de travailleurs par jour à travers la frontière suisse.») Lettre signée Martius, du 21 février 1944. PA/AA Rechtsabteilung, R 49123. La conclusion de l'article de Fred David, paraît trop hâtive. L'article ignore le document que nous venons de citer. Cf. David, *Gefangenzüge*, 1997. Sur la question du travail forcé, l'interprétation de Hans Ulrich Jost semble trop rapide. Cf. Jost, *Politik*, 1998, p. 104.

¹⁰⁶ Voir note 18, page 9, de la présente contribution. On peut également remarquer que Magistrati (le représentant de l'Italie Royale à Berne) indique dans une lettre du 11 mars 1944 adressée au ministère des Affaires étrangères que «non un solo uomo italiano è stato deportato dall'Italia in Germania attraverso la Svizzera» («pas un seul homme italien n'a été déporté d'Italie en Allemagne par la Suisse»), ASDAE Affari politici 1931–1945; Svizzera; b.31, f.3. (Prigionieri di guerra internati italiani 1944–45), pos. 62.

Allemagne après l'invasion de la péninsule en septembre 1943. Plus de 100 000 Italiens ont ainsi été transportés en Allemagne par l'Autriche.¹⁰⁷

¹⁰⁷ Brunello Mantelli explique l'échec allemand par une forte résistance de la population et par le fait que celle-ci n'apprécie pas que les Allemands dérobent le potentiel économique italien en le transférant en Allemagne. Cf. Mantelli, *Wanderarbeit*, 1991, p. 55.

4 Conclusion

Deux questions sont au cœur de la présente contribution: elles concernent l'éventuel passage de déportés à travers la Suisse et le transit de travailleurs forcés italiens. A ces deux interrogations, nous avons répondu par la négative.

Concernant les déportés, l'éventualité d'une traversée de la Suisse en provenance d'Italie est fortement improbable. Les itinéraires suivis par 40 des 43 convois italiens sont connus. Pour les trois trains restants, des indices nous laissent croire qu'ils ont franchi la ligne Tarvisio–Villach. Un passage par les cols autrichiens est du reste plus logique, du point de vue géographique, compte tenu du fait que ces trois trains ont pour destination Auschwitz.

Les bombardements alliés des cols alpins n'ont pas visé, durant la période incriminée, les infrastructures ferroviaires. Ce facteur ne peut donc pas être retenu pour expliquer un éventuel détournement de convoi par la Suisse. De même, l'occupation allemande de l'Italie du nord va profondément modifier l'image de la situation internationale que se font les autorités fédérales. Celles-ci vont, en effet, désormais refuser le transit de «travailleurs-esclaves» recrutés par le *Generalbevollmächtigter für den Arbeitseinsatz*, Fritz Sauckel. L'administration suisse n'avait donc aucune raison d'accepter, au même moment, un convoi de déportés. Ce fait est du reste confirmé par des sources italiennes.

Même si l'on admet l'hypothèse d'un convoi clandestin à travers la Suisse, sa taille et la surveillance dont fait l'objet la région traversée limitent fortement l'éventualité d'un tel passage. Ainsi, même si l'hypothèse d'un transit de déportés à travers la Suisse ne peut être exclue théoriquement, nous voudrions souligner ici son invraisemblance.¹⁰⁸

Quant aux passages éventuels de travailleurs forcés, le problème majeur résulte de la difficulté à déterminer le statut de ces ouvriers. Il est en effet communément admis que la Suisse a autorisé plus de 300 000 travailleurs italiens à transiter à travers la Suisse entre avril 1941 et juillet 1943. L'ensemble de l'historiographie concernant ces travailleurs concorde néanmoins sur l'idée que les conditions de recrutement et la situation de ces ouvriers en Allemagne ne sont pas comparables à celles des ressortissants de l'est, ou mêmes, à celles des Français enrôlés dans le cadre du STO. Les hauts salaires proposés dans le Reich aux Italiens constituent le facteur explicatif le plus important de cette migration.

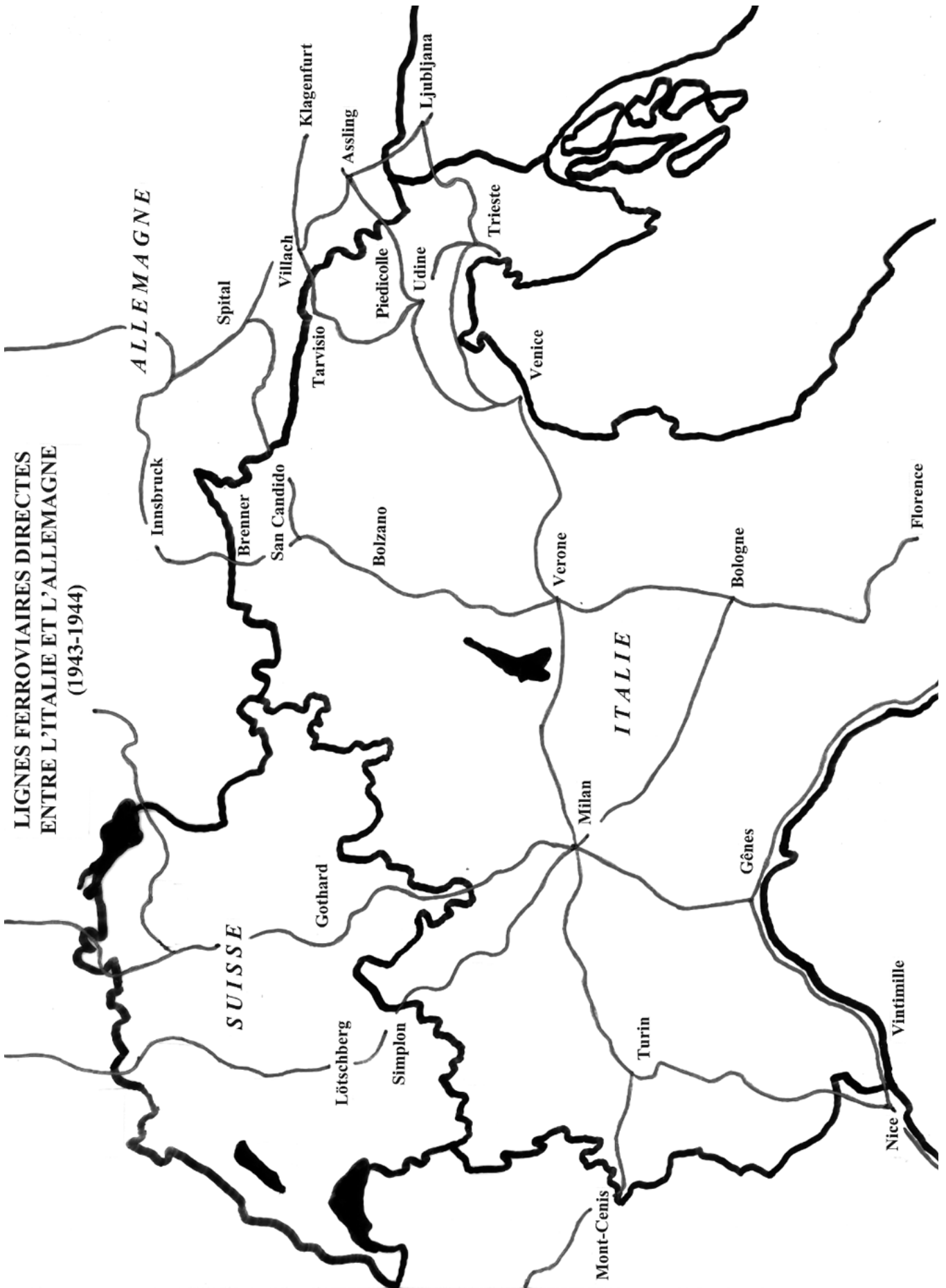
Le transit de travailleurs italiens à travers la Confédération est néanmoins considéré comme problématique par les autorités fédérales. Elles sont d'abord préoccupées par des questions de neutralité. Toutefois, leur inquiétude porte avant tout sur la sécurité intérieure. Elles exigent que les transports aient lieu de nuit et que les wagons soient fermés à clefs afin d'éviter la fuite des ouvriers à la recherche de «places de travail plus agréables.» Les mesures prises à l'encontre de ces travailleurs s'inscrivent ainsi dans la politique de lutte contre l'*Überfremdung* et de protection du

¹⁰⁸ Prouver l'inexistence est du reste une tâche impossible.

marché domestique du travail.¹⁰⁹ Quant à la question de l'importance des autorisations de transit dans le développement de la puissance économique et militaire du Reich, elle n'est même pas abordée par l'Administration fédérale. Celle-ci s'intéresse surtout à ce que les règles établies soient respectées; peu importe la finalité des transports. Toutefois, les autorités suisses ont réagi aux changements intervenus avec la chute de Mussolini et l'occupation allemande de l'Italie du nord. L'Administration refuse le transit «d'esclaves», prouvant par là même que l'enrôlement en vigueur jusqu'à l'été 1943 ne peut être considéré comme contraint.

La présente contribution a eu pour but de répondre à des questions précises relatives au transit de personnes à travers la Suisse. Les réponses formulées l'ont été dans la perspective des personnes concernées. Nous nous sommes par conséquent abstenus d'analyser le rôle stratégique des lignes ferroviaire alpines, la politique des CFF, ou encore la signification de la neutralité dans ce contexte difficile. Ces questions, tout comme celle du transit de marchandises à travers la Suisse sont toutefois au cœur des travaux de la *Commission Indépendante d'Experts: Suisse – Seconde Guerre Mondiale*. Elles seront traitées dans le cadre du rapport final.

¹⁰⁹ Perrenoud, *Politique*, 1989, p. 113–141.



Annexe

Principales voies ferroviaires par lesquelles des Juifs de toute l'Europe ont été déportés vers Auschwitz



Archives consultées

Suisse

Archives fédérales suisses, Berne

Conseil fédéral, Procès-verbaux des séances

AF Inter. Protokol E 1002, 1, vol. 7.

Département Politique fédéral, Division des Affaires étrangères

AF E 2001 (D) 3, vol. 5; 278; 347; 348.

AF E 2001 (E) 3, vol. 800.

Département Politique fédéral, Dossiers du Ministre Walter Stucki

AF E 2801 1976/77, vol. 2; 4.

Département fédéral de Justice et Police, Secrétariat du Chef du Département

AF E 4001(C) 1, vol. 3.

Département Militaire fédéral, Etat-major personnel du Général 1939–1945

AF E 5795/166.

Département Militaire fédéral, Défense nationale

AF E 27 13187; 14801; 14878.

Département fédéral des Finances et des Douanes, Administration fédérale des Finances,

AF E 6100 (B) 1973/141, vol. 88.

Département fédéral des Finances et des Douanes, Direction générale des Douanes,

AF E 6351 (F) 1, vol. 655.

Département fédéral des Postes et Chemins de fer, Office fédéral des Transports,

AF E 8105 1976/118, vol. 9.

Représentation générale de la Deutsche Reichsbahn pour la Suisse, Zurich

AF J II 105 1976/156.

Archives des Chemins de Fer Fédéraux (Aujourd'hui transférées aux Archives fédérales à Berne)

AF E 8300 (A) 1998/146, vol. 75.

AF E 8300 (A) 1999/71, vol. 29.

Allemagne

Politisches Archiv / Auswärtiges Amt, Bonn (PA/AA)

PA/AA Rechtsabteilung, R 49123.

Bundesarchiv Berlin (BAB)

BAB R7/3648, Protokolle des handelspolitischen Ausschusses.

*Italie***Archivio Centrale dello Stato, Roma (ACS)**

ACS Presidenza del Consiglio dei ministri (1944–1947).152. Nr 13.972 «Svizzera – Transito di convogli di operai italiani diretti in Germania.»

Archivio storico-diplomatico del ministero degli Affari esteri, Roma (ASDAE)

ASDAE Affari politici 1931–1945; Svizzera; b.31, f.3. (Prigionieri di guerra internati italiani 1944–45), pos. 62.

*Russie***Centre pour la conservation de collections de documents historiques («Sonderarchiv»), Moscou (CChIDK)**

CChIDK, 14548–11–22, p. 35.

Bibliographie

- Archives fédérales suisses: *Die Schweiz und der Zweite Weltkrieg: Forschungsstand und offene Fragen, Transit von Arbeiterzügen durch die Schweiz 1941–43*, Bern 1997.
- Bauer, Yehuda: *Freikauf von Juden? – Verhandlungen zwischen dem nationalsozialistischen Deutschland und jüdischen Repräsentanten von 1933 bis 1945*, Frankfurt am Main 1994.
- Bergier, Jean-François: *Histoire économique de la Suisse*, Lausanne 1984.
- Boelcke, Willi A.: *Die Kosten von Hitlers Krieg – Kriegsfinanzierung und finanzielles Kriegserbe in Deutschland 1933–1948*, Paderborn 1985.
- Brandel, Ulf: «Die Transitfrage in der schwedischen Aussenpolitik während des Zweiten Weltkrieges», in Bindschedler, Rudolf. L. (Hrsg.): *Schwedische und schweizerische Neutralität im Zweiten Weltkrieg*, Basel 1985.
- Broggini, Renata: *La frontiera della speranza – Gli ebrei dall'Italia verso la Svizzera 1943–1945*, Milano 1998.
- Cerutti, Mauro: «La Suisse, terre d'asile?», in *Revue d'histoire de la Shoah*, no 163 (mai–août 1998), p. 25–49.
- Commission Indépendante d'Experts: Suisse – Seconde Guerre Mondiale: *La Suisse et les transactions sur l'or pendant la Seconde Guerre Mondiale*, Berne 1998.
- Corti, Giuseppe: *Les relations économiques entre la Suisse et l'Italie de 1871 à nos jours*, Bellinzona 1949.
- David, Fred: «Und sie rollten doch, die Gefangenzüge», in *Cash*, 26 septembre 1997.
- De Felice, Renzo, *Mussolini l'alleato (1940–1945): I. l'Italia in guerra (1940–43), vol. 1, Dalla guerra «breve» alla guerra lunga*, Turin 1990.
- De Felice, Renzo: *Le fascisme: un totalitarisme à l'italienne?*, Turin 1988.
- Dieckhoff, Alain: *Rescapés du Génocide – L'action Musy: une opération de sauvetage des Juifs européens en 1944–1945*, Bâle et Francfort-sur-le-Main 1995.
- Documents diplomatiques suisses*, vol. 13; 14; 15.
- Dreyer, Georges: «Les Chemins de Fer Fédéraux suisses pendant la guerre», in *Bulletin de l'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer*, vol. 23, oct.–nov. 1946, no 7–8.
- Favez, Jean-Claude: «Le prochain et le lointain – L'accueil et l'asile en Suisse au printemps 1945» in *Revue suisse d'histoire*, no 4, 1988, p. 390–402.
- Gilbert, Martin: *Atlas de la Shoah*, La Tour d'Aigues et Bruxelles 1992, p. 4.
- Gosztony, Peter: *Hitlers fremde Heere – Das Schicksal der nichtdeutschen Armeen im Ostfeldzug*, Düsseldorf & Wien 1976.
- Heiniger, Markus: *Dreizehn Gründe, warum die Schweiz im Zweiten Weltkrieg nicht erobert wurde*, Zürich 1989.
- Herbert, Ulrich: *Hitler's foreign workers: enforced foreign labor in Germany under the Third Reich*, Cambridge 1997.
- Herbert, Ulrich: *Fremdarbeiter. Politik und Praxis des «Ausländereinsatzes» in der Kriegswirtschaft des Dritten Reiches*, Berlin & Bonn 1985.

- Hilberg, Raul: *Sonderzüge nach Auschwitz*, Frankfurt/M. & Berlin 1987.
- Hilberg, Raul: *La destruction des Juifs d'Europe*, Paris 1988.
- Hildebrand, Klaus: «Die Deutsche Reichsbahn 1933–1945», in Gall, Lothar / Pohl, Manfred (Hrsg.), *Unternehmen in Nationalsozialismus*, München 1998.
- Johnston, Philip: «Swiss aided Nazi death camp trains», in *Daily Telegraph*, 16 juin 1997.
- Jost, Hans Ulrich: *Politik und Wirtschaft im Krieg – Die Schweiz 1938–1948*, Zürich 1998.
- Kilian, Martin: «Ich sah das blasse Gesicht», in *Die Weltwoche*, Nr 44, 30 octobre 1997.
- Klarsfeld, Serge: *Le calendrier de la persécution des Juifs en France 1940–44*, Paris 1993.
- Klarsfeld, Serge: *Le Mémorial de la Déportation des Juifs de France*, Paris 1978.
- Kreidler, Eugen: *Die Eisenbahn im Machtbereich der Achsenmächte während des Zweiten Weltkrieges*, Frankfurt & Zürich 1975.
- Kreis, Georg: «Vier Debatten und wenig Dissens» in Kreis, Georg / Müller, Bertrand (Hrsg.), *La Suisse et la Seconde Guerre mondiale – Revue suisse d'histoire*, vol. 47, no 4, 1997, p. 451–476.
- Lasserre, André: «Les réfugiés de Bergen-Belsen et Theresienstadt ou les déboires d'une politique d'asile en 1944–1945» in *Revue suisse d'histoire*, no 3, 1990, p. 307–317.
- Lang, Ralf: *Italienische «Fremdarbeiter» im nationalsozialistischen Deutschland 1937–1945*, Frankfurt am Main 1996.
- Mantelli, Brunello: «I lavoratori italiani trasferiti in Germania dal 1938 al 1945: un tema dimenticato», in *Passato e presente – Rivista di storia contemporanea*, n. 38, maggio–agosto 1996.
- Mantelli, Brunello: «Camerati del lavoro.» *I Lavoratori italiani emigrati nel Terzo Reich nel periodo dell'Asse 1938–1943*, Firenze 1992.
- Mantelli, Brunello: «Von der Wanderarbeit zur Deportation – Die italienischen Arbeiter in Deutschland 1938–1945», in Herbert, Ulrich (Hrsg.): *Europa und der «Reichseinsatz.» Ausländische Zivilarbeiter, Kriegsgefangene und KZ-Häftlinge in Deutschland 1938–1945*, Essen 1991.
- Matter, Erwin; Ballinari, Ernesto: «Office fédéral de Guerre pour les transports», in *L'économie de guerre en Suisse 1939/1948*, Berne 1951.
- Milza, Pierre; Bernstein, Serge: *Le Fascisme italien (1919–1945)*, Paris 1980.
- Ochsner, Richard: «Transit von Truppen, Einzelpersonen, Kriegsmaterial und zivilen Gebrauchsgütern zugunsten einer Kriegspartei durch das neutrale Land», in Bindschedler, Rudolf. L. (Hrsg.): *Schwedische und schweizerische Neutralität im Zweiten Weltkrieg*, Basel 1985.
- Perrenoud, Marc: «La politique de la Suisse face à l'immigration italienne (1943–1953)», in Dumoulin, Michel (éd.), *Mouvements et politiques migratoires en Europe depuis 1945 – le cas italien*, Actes du colloque de Louvain-la-Neuve des 24 et 25 mai 1989, Louvain-la-Neuve 1989, p. 113–141.
- Picard, Jacques: «Zentrum und Peripherie – Zur Frage der nationalsozialistischen Lebensraumpolitik und schweizerischen Reaktions- und Orientierungsmuster», in Aram Mattioli: *Antisemitismus in der Schweiz 1848–1960*, Zürich 1998.
- Picard, Jacques: «Motive für die Rettung ungarischer Juden – Die «Verhandlungen» schweizerisch-jüdischer Kreise mit Himmlers SS in den Jahren 1944/45», in *Neue Zürcher Zeitung*, 12–13 November 1994.

- Picciotto Fargion, Liliana: «Italien, die Annäherung an die Nationalsozialistische Judenpolitik ab 1938», in Benz, Wolfgang (Hrsg.): *Dimension des Völkermords: Die Zahl der Jüdischen Opfer des Nationalsozialismus*, München 1996.
- Picciotto Fargion, Liliana: *Il libro della Memoria, Gli Ebrei deportati dall'Italia (1943–45)*, Milano 1991.
- Piekalkiewicz, Janusz: *Die Deutsche Reichsbahn im Zweiten Weltkrieg*, Stuttgart 1979.
- Sarfatti, Michele: «Gli Ebrei negli anni del fascismo», in Viventi, Corado (Ed.): *Storia d'Italia, Annali 11, Gli Ebrei in Italia*, Torino 1997.
- Raspin, Angela: *The italian war economy with particular reference to italian relations with Germany*, New-York & London 1986.
- Stadelmann, Jürg: *Umgang mit Fremden in bedrängter Zeit. Schweizerische Flüchtlingspolitik 1940–1945 und ihre Beurteilung bis heute*, Zürich 1998.
- Thiessing, René; Paschoud, Maurice: *Les chemins de fer suisses pendant un siècle (1847–1947)*, 4 volumes, Paris & Neuchâtel, 1949–1954.
- U.S. Ministry of War, *The United States strategic bombing survey*, vol. 6, New-York & London 1976.
- U.S. Ministry of War, *The United States strategic bombing survey, Rail operation over the Brenner Pass*, Washington 1947.
- Ulrich, Johann: *Der Luftkrieg über Österreich 1939–1945*, Wien 1967.
- Wegmüller, Hans: *Brot oder Waffen – Der Konflikt zwischen Volkswirtschaft und Armee in der Schweiz 1939–1945*, Zürich 1998.
- Weinberg, Gerhard L.: *Eine Welt in Waffen – Die globale Geschichte des Zweiten Weltkriegs*, Stuttgart 1995.
- Winkler, Stephan: *Die Schweiz und das geteilte Italien: Bilaterale Beziehungen in einer Umbruchphase 1943–1945*, Basel & Frankfurt am Main 1992.
- Winter, Paul: *Die Geschichte des Militäreisenbahndienstes – Schilderung der Zusammenhänge für Zwecke der Landesverteidigung von Beginn des Bundesstaates bis zum heutigen Tag*, Bern 1985.
- Wylie, Neville: «Le rôle des transports ferroviaires en Suisse, 1939–1945: les aspects militaire, économique et politique», in *Relations Internationales*, no 95, (1998), p. 361–380.
- Ziegler, Ernst: *Jüdische Flüchtlinge in St.Gallen – Zwei Beispiele*, Rorschach 1999.