

Transit ferroviaire à travers la Suisse (1939–1945)

(Publications de la CIE, volume 4)

Gilles Forster

ISBN 3-0340-0604-7 (Chronos Verlag) / 2-601-03288-X (Éditions Payot)

Résumé

L'étude sur le transit comporte deux parties inégales; une sur le transit de personnes, l'autre sur celui des marchandises. La partie consacrée aux personnes examine d'une part l'hypothèse du transport de déportés juifs à travers la Suisse, et d'autre part la question du transit des travailleurs italiens vers l'Allemagne. Sur le premier point, on peut conclure qu'aucun train de déportés en provenance de France n'a emprunté le réseau ferroviaire suisse. Pour les convois en provenance d'Italie, 43 au total, l'itinéraire de 40 d'entre eux a été reconstitué: ils ne passent pas par la Suisse. Les trois convois restant ont sûrement franchi les Alpes par les cols orientaux, qui offrent une liaison plus directe entre l'Italie et la Pologne via l'Autriche. La ligne du Brenner est restée praticable; aucun bombardement ne l'a endommagée à l'époque de ces convois. En outre, le contexte politique était peu favorable: à l'époque critique (fin 1943–1944), les autorités suisses sont plus strictes et refusent, dès l'été 1943, le transit des travailleurs italiens. L'hypothèse du transit de déportés repose sur des rumeurs, souvent répétées jusqu'à récemment (chapitre I).

Plus de 180 000 travailleurs italiens ont traversé la Suisse pour se rendre en Allemagne entre 1941 et mai 1943 (II.2). En tant que ressortissants d'un pays de l'Axe, ils ne peuvent être considérés comme des travailleurs forcés; leur statut n'est pas comparable à celui des travailleurs venant de l'Europe de l'Est, ni à celui des Français engagés dans le cadre du Service du Travail Obligatoire. La situation change en juillet–septembre 1943, avec le renversement de Mussolini et l'invasion allemande du nord et du centre de la Péninsule. Désormais, les travailleurs sont recrutés de force en Italie. Mais nos recherches n'ont révélé aucun transit de cette nature par la Suisse depuis l'été 1943 (II.5).

Quant au transit de marchandises, il apparaît comme une prestation importante en faveur du Reich. Les liaisons ferroviaires suisses possèdent une série d'avantages par rapport à leurs concurrentes autrichiennes. Leur situation géographique entre les régions industrielles de la Ruhr et de la Lombardie est favorable, tout comme leur capacité de transports et leur réseau performant (III.1). Pendant la Seconde Guerre mondiale, les volumes en transit sont plus de trois fois supérieurs à ceux de l'avant-guerre. Cette période constitue une rupture par rapport au développement du transit dans la longue durée (graphique 2, III.2).

Dès le milieu des années trente, l'Allemagne devient le principal fournisseur en matières premières de l'Italie, surtout en charbon. Alors que les trois quarts de ces livraisons sont acheminées normalement vers la Péninsule par voie maritime, le blocus anglo-saxon de mars 1940 oblige à transporter par train l'ensemble de l'approvisionnement italien (IV.1). Cette augmentation du transit ne signifie pourtant pas un accroissement des ressources globales italiennes. Ceci limite, dès l'automne 1940, les possibilités de Mussolini de mener son propre programme impérialiste.

Si le transit et les importations suisses sont intimement liés par le principe de liberté de transit, il n'y a jamais eu de corrélation directe entre ces deux notions (graphique 3, IV.2). Jamais, le transit n'a été l'objet de véritables négociations, même si les Allemands font sans cesse des difficultés au transit de produits suisses à travers le Reich. La part du charbon

transitant par la Confédération est supérieure à 40% des livraisons allemandes à l'Italie durant la guerre; elle a même tendance à augmenter: en 1944, c'est plus de 60% du combustible destiné à l'Italie qui passe par le Gothard et le Simplon (IV.3). Une corrélation entre bassins d'extraction et choix du passage alpin montre que, durant la guerre, une exploitation rationnelle et répondant à la logique économique a toujours prévalu (IV.4). L'exemple de l'obscurescence des installations ferroviaires a mis en évidence le fait que les quantités en transit sont proches de leur maximum théorique (IV.6). Le transit par le Gothard et le Simplon apparaît donc comme indispensable à la vie économique italienne et est apprécié comme itinéraire de délestage des cols autrichiens. Les Allemands le considèrent comme une des quatre prestations majeures offertes par la Suisse (IV.7). Il ne sera interrompu qu'en février 1945, lorsque le principe de liberté de transit est déjà caduc. Des restrictions plus précoces n'auraient-elles pas permis à la Suisse de contribuer à entraver l'effort de guerre du Reich en Italie (IV.8)?

La question du transit de matériel de guerre est au cœur de nombreuses interrogations depuis la période de la guerre. Le Secrétaire d'État allemand, Ernst von Weizsäcker, soulignait en 1942 l'intérêt militaire des voies ferroviaires suisses pour l'approvisionnement de l'*Afrikakorps* (V.1). Cet intérêt concerne avant tout des biens «à double usage» (civils et militaires). La Suisse neutre n'a pas consenti aux transits d'armes destinées aux troupes d'Afrique du nord, d'ailleurs interdit par la Convention de la Haye. Un problème s'est posé pour le transit de matériel de guerre entre privés que cette Convention peut autoriser. La Suisse a autorisé de tels transits au cas par cas. De manière générale, les autorités fédérales préfèrent penser que les transports d'armes franchissent le Brenner. Toutefois, la faiblesse des contrôles – de nombreux trains plombés traversent la Confédération – ne permet pas de réfuter totalement l'hypothèse de tels transports par la Suisse. Des contraintes techniques expliquent ce manque de rigueur. Mais celui-ci n'en représente pas moins une violation du droit de la neutralité (V.2). A partir de l'été 1943 et suite à de très fortes pressions anglo-saxonnes, la Confédération va être amenée à contingenter, puis interdire (mars 1944), le transit de combustibles liquides en tant que produit important pour la conduite de la guerre (*kriegswichtige Waren*) (V.3).

Les exportations italiennes vers l'Allemagne concernaient traditionnellement des biens de consommation, comme les fruits et légumes ou le textile. Le conflit va changer la nature de ce trafic. Outre la croissance du volume (graphique 4, VI.2), sa composition va concerner de plus en plus des produits importants pour la conduite de la guerre, comme le fer et les produits chimiques. C'est toutefois avec l'occupation allemande de l'Italie (septembre 1943) que les bouleversements les plus significatifs se produisent. Sous la direction d'Albert Speer, les services allemands en Italie organisent le pillage de l'industrie italienne et son transfert vers le Reich (VI.2). La qualité de l'industrie du nord de l'Italie (principalement les secteurs aéronautique et métallurgique) explique qu'en janvier 1944, le Ministère allemand de l'armement juge le transit (sud-nord mais aussi nord-sud) comme un des deux services les plus précieux (avec le marché des devises) offert par la Suisse à l'Allemagne. Son importance est telle que les Allemands vont renoncer au déclenchement d'une guerre économique avec la Suisse (VI.5). Dès la reprise du transit sud-nord en octobre 1943, les autorités suisses sont conscientes du caractère irrégulier de ce trafic. Elles constatent qu'une grande partie des biens arrivant à Chiasso provient de réquisitions. Elles vont, dès novembre 1943, adopter un certain nombre de mesures pour limiter un tel transit: interdiction du transit des biens expédiés par des administrations allemandes et celui des biens usagés (VI.3). Ces mesures sont toutefois rapidement insuffisantes. Il va alors être édicté, à partir de mars 1944, toute une série de mesures de contingentement et d'interdiction de transit (VI.4). Ces mesures vont gêner les autorités allemandes, mais elles ne vont pas totalement les empêcher de réaliser leur programme. Ce n'est qu'à partir de l'été 1944 que les mesures suisses commencent à porter leurs fruits. La stratégie allemande «de double voie», c'est-à-

dire l'utilisation de la subsidiarité des cols du Brenner et du Saint-Gothard, devient de plus en plus impraticable, puisque les mesures helvétiques empêchent le trafic dépassant les capacités des cols autrichiens d'être détourné par la Suisse. La politique du Conseil fédéral pour le transit sud-nord apparaît comme plus ferme que celle pratiquée pour le sens nord-sud (IV.8 et VI.6).

Les tunnels ferroviaires helvétiques occupent une place centrale dans la dissuasion. Jusqu'à l'hiver 1942/43, les menaces sont perçues comme émanant avant tout du camp anglo-saxon. Ce n'est que dans les mois précédant le débarquement allié en Italie que les autorités suisses vont s'inquiéter d'une éventuelle action préventive des Allemands (VII.1). Néanmoins, compte tenu de l'intérêt de l'Axe pour le transit par la Suisse, certains cercles de l'État-major avaient conceptualisé, dès le printemps 1940, une stratégie de dissuasion: qui croit pouvoir s'approprier les tunnels helvétiques doit s'attendre à les voir détruits! Cette stratégie peinera à se mettre en place à cause de difficultés techniques et de la résistance de certains milieux. Ce n'est qu'au printemps 1942 qu'un dispositif modeste de destruction devient effectif. Remarquons néanmoins que les Allemands ont envisagé, dès le début de la guerre, le fait que les Suisses détruisent leurs tunnels en cas d'invasion (VII.2 et VII.3).

Les compagnies ferroviaires (les CFF mais aussi, dans une moindre mesure, la compagnie du BLS) considèrent le transit avant tout sous l'angle commercial et se réjouissent de son développement, sans tenir compte du contexte politique (VIII.1). Les difficultés financières des années trente et la crainte du discrédit de leurs transversales alpines face aux projets allemands de réaménagement du réseau ferroviaire européen sont les principaux facteurs d'explication (VIII.2). La marge de manœuvre des compagnies ferroviaires demeure étroite. Celles-ci ne fixent pas, par exemple, elles-mêmes leurs tarifs. Parallèlement à cette concurrence commerciale, il existe entre les CFF et la *Reichsbahn*, une proximité administrative que nous avons appelée «*solidarité de métier*» (VIII.3). La conjonction de cette solidarité et d'un esprit de concurrence se traduit au niveau du transit par l'acceptation de la plupart des demandes allemandes. La *Reichsbahn* entend également profiter des liens étroits qui l'unissent aux CFF pour faire aboutir ses revendications auprès des autorités politiques helvétiques. Cette organisation administrative serait moins problématique si le Conseil fédéral avait adopté une politique claire. Pourtant, trop souvent, il préfère se réfugier derrière le caractère technique des décisions pour renoncer à établir des directives. Il serait donc faux de reprocher aux CFF les indécisions politiques. Ce fonctionnement a certainement nui à la défense des intérêts suisses et limité les possibilités d'obtenir des contre-prestations (VIII.5). Quant aux recettes des CFF liées au transit (VIII.6), elles augmentent fortement – passant de 20 millions de francs en 1938 à plus de 70 millions en 1941. Elles contribuent au rétablissement des comptes, même si leur poids global n'est jamais supérieur à 16% du bilan. En raison de son réseau essentiellement constitué d'une ligne de transit, les résultats du BLS sont plus sensibles à cette conjoncture exceptionnelle. Le transit représente jusqu'à 50% des recettes totales du chemin de fer bernois. Celles-ci ne sont pas faciles à encaisser, car dès le début de la guerre, elles sont intégrées au clearing italo-suisse (VIII.7). Les autorités italiennes n'alimentant qu'insuffisamment le compte destiné à payer les compagnies ferroviaires, c'est la Confédération qui va garantir ces créances. A la fin de la guerre, cela se traduira par une dette des belligérants de 89 millions de francs: un montant supérieur aux recettes du transit pour 1943 et 1944.

Concernant le matériel roulant, la Suisse envoie environ le quart de son parc de wagons à l'étranger, principalement en Allemagne et en Italie (IX.1). Ces expéditions sont destinées exclusivement à l'approvisionnement de la Confédération. Il serait donc erroné de considérer ces fournitures de wagons comme une contribution suisse au manque de matériel roulant allemand. En ce qui concerne les locomotives (IX.2), on peut également conclure que la

location de 25 locomotives CFF à vapeur à la *Reichsbahn* s'explique par le besoin de faciliter les importations de charbon. Le refus de fournir 25 locomotives supplémentaires, malgré les tentatives d'intimidation allemandes, ne fait que confirmer cette impression.

© 2001 UEK / Chronos Verlag / Éditions Payot

Informations supplémentaires:

www.uek.ch

Commandes:

Chronos Verlag
Münstergasse 9, CH-8001 Zürich
Fax: 0041 / (0)1 / 265 43 44
e-mail: info@chronos-verlag.ch
www.chronos-verlag.ch

Éditions Payot
18, Av. de la Gare, C.p. 529
CH-1001 Lausanne
Fax 0041 / (0)21 / 329 02 66