

Mesurer la Collaboration économique franco-allemande : quelles archives et quelles statistiques pour quelle histoire ?



Charlotte POULY

Doctorante en histoire économique et sociale¹

Connaître l'activité économique en France pendant la Seconde Guerre mondiale est difficile : la statistique industrielle créée par le régime de Vichy est embryonnaire, l'économie est davantage « orientée » que « dirigée » par l'État. Mesurer la part de cette activité qui est destinée à l'Allemagne puissance occupante est complexe : une partie du commerce échappe à la puissance publique, les chiffres des entreprises sont affectés par leurs intérêts du moment, ou, lorsqu'ils sont donnés après la Libération, par l'image que les auteurs souhaitent retenir rétrospectivement. Le cas de la SNCF illustre ces difficultés qui permettent de réfléchir au rôle des archives chiffrées dans le travail des historiens.

« *Les faits sont les faits, les données ne sont pas données²* »

Analyser la Collaboration économique franco-allemande pendant la Seconde Guerre mondiale, dans le contexte politique du régime de Vichy et militaire de l'occupation allemande en France (1940-1944), impose à l'historien sa mesure. A priori, rien de plus simple étant donné les archives historiques désormais disponibles : archives de Vichy et d'épuration après guerre (Archives nationales-AN, Service historique de la défense-SHD, Centre des archives contemporaines-CAC, Archives départementales-AD), archives de l'économie et des Finances (Centre des archives économiques et financières-CAEF), dommages de guerre (CAEF et AD), mais aussi les sources allemandes (*Bundesarchiv* BArch, *Militärarchiv*-MA) et, plus tardives et rares en France qu'en Allemagne³, les archives internes aux entreprises qui pondèrent de fait l'histoire politique nationale de cette période par une meilleure connaissance de l'activité économique non étatique. L'évaluation semble d'autant plus aisée qu'une intense quantification fut menée à l'époque puis dans l'immédiat après guerre par les acteurs eux mêmes. Or, malgré l'omniprésence des statistiques dans les documents d'époque et la profusion des travaux historiques depuis les années 1990-2000⁴, l'exercice relève bien plus que du simple casse tête mathématique. Trois variables posent problème : les données empiriques, leurs traitements et leurs utilisations. En effet, les données statistiques dans les sources historiques sont fréquemment discordantes

1. Laboratoire Institutions et dynamiques historiques de l'économie et de la société (IDHE.S) de l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne ; Institut franco-allemand de sciences historiques et sociales (IFRA/SHS). Titre de la thèse : « Des hommes et des rails. Les échelles de la Collaboration économique ferroviaire franco-allemande à travers la SNCF (1939-1945) », sous la direction du Professeur Michel Margairaz (Institut d'histoire économique et sociale IHES Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne).

2. A. Desrosières, *in Pénombre*, vol. 9, n°12, 2013, p. 7.

3. W. Plumpe, « Les entreprises sous le nazisme : bilan intermédiaire », *in Histoire, économie et sociétés*, 2005, p. 453-472.

4. Nous pouvons à ce titre citer l'ensemble des travaux et ouvrages du groupement de recherche (GDR 2539) sur « Les entreprises françaises sous l'Occupation » (2002-2009).

car la statistique de 1940-1944, élaborée dans un contexte de guerre aux multiples enjeux, n'est pas vraiment normée ni centralisée. Globalement à cette époque, l'information est une donnée stratégique de guerre et un outil de propagande politique. Plus particulièrement, les données économiques telles que les statistiques sont un des enjeux des négociations entre Vichy et le III^e Reich, dans le cadre de la *Collaboration d'État*⁵ (Collaboration politico-économique entre le III^e Reich et l'État français de Vichy), mais aussi des négociations entre entreprises françaises et allemandes dans les cas de *Collaboration directe* (Collaboration économique entre entreprises). Ces données empiriques, construites et parfois grossièrement manipulées par les utilisateurs de l'époque, ne sont donc pas neutres. En outre, elles montrent les limites de l'outil statistique, pourtant nécessaire aux États qui tentent de diriger et de planifier l'économie, mais elles illustrent également le paradoxe suivant : « Alors que militairement la France n'est plus en guerre, économiquement, elle l'est chaque jour davantage⁶ ». Ces problèmes rendent plus sensible le biais induit par les référentiels et les mesures utilisés par les historiens. En effet, l'histoire quantitative implique une reconstruction historique par le choix de données, d'indicateurs et de mesures⁷ et dans l'absolu « on peut lui faire dire ce qu'on veut⁸ ». Le troisième aléa est donc interprétatif et il est d'autant plus important que l'historiographie française⁹ de la Collaboration économique franco-allemande recèle encore quelques enjeux historiques, mémoriels, politiques et économiques. De fait, il est primordial de « voir ce qu'il y a au delà, de ne pas accepter les formulations toutes faites, soit celle de la statistique officielle soit même celle du discours militant qui reprend souvent telles quelles des formulations imposées¹⁰ ». En somme, il convient d'analyser et de déconstruire cette triple construction statistique (empirique, méthodologique et interprétative) afin de mieux contourner les biais qu'elle engendre. La guerre du chiffre passée présente nous interroge : quelles archives et quelles statistiques pour quelle histoire ? Nous décrirons brièvement l'outil statistique embryonnaire de l'époque, avant d'explicitier les biais empiriques qu'il induit s'agissant de la mesure des livraisons économiques de marchandises françaises à l'Allemagne. Enfin, nous interrogerons la subjectivité historique, inhérente à la mesure et à l'interprétation, à travers le cas de la double Collaboration ferroviaire franco-allemande, SNCF-Reichsbahn (RB) pour les wagons d'une part, et SNCF-Wehrmacht pour les transports militaires et économiques d'autre part.

Quelle statistique pour quelle économie ? Des outils limités (1930-1945)

La statistique, moyen de « connaissance de l'activité économique¹¹ », peut en être un bon indicateur : les structures étant souvent liées à leurs outils. En France et en Allemagne, la « statistique officielle centralisée » est ancienne, mais l'historien A. Tooze observe qu'aucun modèle dominant n'émerge dans le premier XX^e siècle. Il y a là un paradoxe avec la rhétorique d'économie planifiée, visible dès l'entre-deux-guerres avec l'essor d'une pensée planiste suite à la crise de 1929, et plus encore en 1940-1945 avec les discours de propagande nazie relatifs à l'économie dirigée de « guerre totale ». L'aparté n'est pas inutile pour comprendre l'absence de codification statistique et l'échec relatif de l'interventionnisme d'État¹² dans les deux pays. L'essor du Bureau statistique du Reich, influencé par les modèles mathématiques de Harvard,

-
5. Concept du politologue américain Stanley Hoffmann (1968), appliqué dans l'ouvrage de R. Paxton, *La France de Vichy 1940-1944*, Paris, Seuil, 1997. 1^{ère} traduction française en 1973.
 6. Yves Bouthillier, ministre de l'Économie nationale et des Finances, 3 janvier 1942, in O. Dard, F. Marcot, J-C Daumas (dir.), *L'occupation, l'État français et les entreprises*, Paris, ADHE, 2000, p. 411.
 7. C. Zalc, C. Lemerrier, *Méthodes quantitatives pour l'historien*, Paris, La Découverte, 2008 ; F. Saly-Giocanti, *Utiliser les statistiques en histoire*, Paris, A. Colin, 2005.
 8. A. Desrosières, *op. cit.*, p. 17.
 9. *L'Historikerstreit* dépassée, la distanciation est plus grande outre-Rhin, mais paradoxalement il y a plus d'études de commande.
 10. A. Desrosières, *op. cit.*, p. 3.
 11. A. Tooze, « La connaissance de l'activité économique. Réflexions sur l'histoire de la statistique économique en France et en Allemagne, 1914-1950 », in B. Zimmerman, C. Didry, P. Wagner (dir.), *Le travail et la Nation. Histoire croisée de la France et de l'Allemagne*, Paris, MSH, 1999.
 12. L'économie « dirigée » allemande, l'autonomie du patronat, l'évaluation des plans et la figure de Speer, ont fait l'objet de réinterprétations plus nuancées. Voir les travaux de W. Plumpe, J. Bähr, I. Kershaw et A. Tooze entre autres

éclipse les bureaux des *Länder* sous Weimar, avec la création du ministère des Affaires économiques. Une « technocratie statistique » émerge pour le réarmement sous le régime nazi : le bureau compte 1 900 agents en 1932, puis 6 000 en 1939. La statistique industrielle (*Industrieberichterstattung*) se développe dès 1934, mais son activité centralisatrice décroît dès 1937 avec la chute du Président de la Reichsbank et ministre de l'Économie du Reich, Hjalmar Schacht. En 1939, des industriels allemands convainquent Hermann Göring, responsable du « Plan de quatre ans » destiné à orienter l'économie du III^e Reich vers le réarmement militaire et l'autarcie, de fonder le *Statistischer Zentralausschuss* pour regrouper les enquêtes qui étaient de nouveau décentralisées. Au contraire, la Statistique générale de France (SGF), rattachée au ministère de l'Économie nationale en 1936, est en sous effectif (180 agents en 1940¹³), plus orientée vers la démographie et le travail que sur l'industrie. En 1940, l'outil allemand semble plus développé, mais il reste « confus » comme en témoigne l'échec du recensement de 1939 qui aurait fourni un « outil de planification idéal » selon Albert Speer, ministre allemand des Armements et de la Production de guerre de 1942 à 1944. D'après A. Tooze, l'exception de l'époque est plus le « retard » français que « l'avancée » allemande. L'occupation militaire du nord de la France dès 1940 puis du sud dès novembre 1942 par la Wehrmacht, donne à Vichy les moyens, outils et méthodes d'une statistique et d'une organisation industrielle plus « moderne », sur modèle allemand. En 1941, la SGF, l'Institut de conjoncture et d'autres services, fusionnent dans le Service national des statistiques (SNS) rattaché aux Finances. Le Gouvernement de Vichy, pour gérer les matières premières dans un contexte de pénurie et les commandes allemandes en France nécessaires à l'effort de guerre nazi, mais aussi pour éviter les relations commerciales directes entre industriels des deux pays, se dote d'outils de contrôle et de centralisation¹⁴, évinçant le SNS. À la Production industrielle (PI) sont ainsi créés sous Jean Bichelonne, l'Office central de répartition des produits industriels (OCRPI) et les Comités d'organisation (CO). Outils centralisateurs de conseils et de statistiques¹⁵ et enjeux de la Collaboration économique, les CO posent les bases d'une statistique industrielle qui reste néanmoins très « embryonnaire ». Les données chiffrées récoltées sont lacunaires et les Allemands, comme certains membres de l'OCRPI, doutent de leur fiabilité. De plus, il n'y a pas de concordance dans les référentiels car ils sont différents de part et d'autre du Rhin. Dans le Reich, la statistique est un outil de propagande si l'on songe au « miracle de l'armement » via la « rhétorique statistique »¹⁶. Malgré des tentatives de contrôle, d'étatisation et d'homogénéisation, nationales et franco allemandes, les limites de l'outil convergent avec l'échec relatif de l'économie dirigée, au profit d'« une économie de paix en temps de guerre¹⁷ », d'un « système d'économie mixte », « orienté » plus que « dirigé » par les États. Cette statistique brouillonne et son utilisation politique posent problèmes car les données dans les sources¹⁸ sont lacunaires, biaisées et discordantes, techniquement vraies mais parfois réellement fausses.

13. B. Touchelay, *L'INSEE des origines à 1961 : évolution et relation avec la réalité économique, politique et sociale*, thèse de doctorat, Université Paris 12, 1993, 1^{ère} partie, p. 38-132.

14. M. Margairaz, *L'État, les finances et l'économie. Histoire d'une reconversion, 1932-1952*, Paris, CHEFF, 1991, p. 591-629.

15. A. Lacroix-Riz, *Industriels et banquiers sous l'Occupation*, Paris, A. Colin, 2007, p. 112 ; M. Margairaz, *ibid.* ; B. Touchelay, *op. cit.*

16. A. Tooze, *Le salaire de la destruction*, Paris, Les Belles Lettres, 2012.

17. Citation du chef de la statistique de Speer, *ibid.*, p. 422.

18. Nous ne traiterons que du cas français. Pour les données empiriques allemandes : A. Tooze, *Statistics and the German State, 1900-1945*, Cambridge, Cambridge University Press, 2001.

Quelles archives pour quelles données ? Des biais empiriques pour 1940-1945

Les sources étatiques

Théoriquement, dans la France de Vichy, les commandes et livraisons de marchandises françaises pour le Reich (dans le cadre des Collaborations, rémunérées sous contrat, sans bon de réquisition) sont normées, contrôlées et planifiées via les ministères français et allemands, l'OCRPI, le *Militärbefehlshaber in Frankreich* (MBF) et « le système ZAST » (*Zentralauftragsstelle*) entre autres. La planification et le dirigisme impliquant de nombreuses statistiques, nous devrions avoir des données étatiques françaises fiables, mais ce n'est pas le cas car « Vichy est incapable de recenser »¹⁹ l'ensemble des échanges économiques franco allemands. Cette évaluation est pourtant nécessaire à sa politique de Collaboration d'État puisque le Gouvernement de Vichy utilise les commandes allemandes en France pour négocier avec l'occupant des contreparties politiques. Or, des commandes directes aux entreprises (de l'acheteur allemand au vendeur français) ne passent pas, ou peu, par les services administratifs de l'État. À la PI, J. Bichelonne indique lui même en mars 1941 que ses bureaux ne comptabilisent qu'1/10^e des commandes réelles que les Allemands ont passées à l'industrie française. La délégation de Jacques Barnaud, censée centraliser l'ensemble des questions économiques franco allemandes, tente elle aussi la mesure du phénomène, mais le travail n'est toujours pas achevé en mai 1942²⁰. La même année, un rapport de la Banque de France stipule que l' « économie d'armistice » (économie franco-allemande effective depuis la signature de l'armistice à Rethondes le 22 juin 1940) se caractérise par la multiplication de « tractations directes, irrégulières et occultes »²¹. C'est effectivement le cas pour le secteur ferroviaire de 1940 à 1944, d'autant plus que la SNCF n'est pas intégrée dans l'appareil dirigiste de Vichy symbolisé entre autres par les CO. Alors que l'étatisme est souple dans le Reich, normé dès 1942 avec A. Speer où « l'autoresponsabilité du patronat l'emporte sur l'interventionnisme brouillon des militaires et des bureaucrates²² », il fait figure de nœud gordien dans les rapports entre les industriels français et le Gouvernement de Vichy puisque les premiers tentent régulièrement de freiner l'ingérence de la puissance étatique, qui tente à son tour d'entraver les échanges directs entre les entreprises françaises et allemandes. De fait, les archives étatiques françaises et la statistique officielle qu'elles donnent à lire, sont lacunaires pour mesurer la part réelle des commandes allemandes en France puisqu'une partie de ce commerce binational échappe à la statistique publique. C'est le cas pour les échanges directs entre entreprises, mais aussi pour le marché noir. Par définition illicite et difficile à évaluer, ce marché concernerait pourtant 14 % des contributions françaises à l'Allemagne²³. Si nous prenons le cas du trafiquant Joseph Joinovici, son commerce illégal est évalué à plusieurs milliards de Francs de l'époque²⁴. Ces carences de la statistique vichyssoise peuvent induire une sous-évaluation du phénomène, de même que les biais induits par la nomenclature officielle. Ainsi, pour estimer la part exacte des commandes allemandes dans l'ensemble de la production française de l'époque, la seule mesure des exportations vers le Reich n'est pas suffisante. En effet, il y a aussi des commandes dites « indirectes » lorsque des matières premières contingentées françaises sont utilisées en France dans des usines françaises répondant à des commandes allemandes. Il y aurait ainsi 50 % de commandes directes, mais sur les 50 % restantes, 1/2 seraient indirectes²⁵. On estime, par exemple, que la part réelle de la production métallurgique du Nord exportée vers l'Allemagne varie entre 70 et 90 %, alors que les données empiriques non corrigées par l'historien donnent à peine 50 %²⁶. Si la nomenclature

19. A. Lacroix-Riz, *op. cit.*, p. 125.

20. A. Lacroix-Riz, *ibid.*, p. 84-122 et 125 ; M. Margairaz, *op. cit.*

21. O. Dard, F. Marcot, J.-C. Daumas (dir.), *op. cit.*, p. 411.

22. P. Ayçoberry, *La société allemande sous le III^e Reich 1933-1945*, Paris, Seuil, 1998, p. 296.

23. O. Dard, F. Marcot, J.-C. Daumas (dir.), *op. cit.*, p. 41-49.

24. R. De Rochebrune, J.-C. Hazéra, *Les patrons sous l'Occupation*, Paris, O. Jacob, 2013, p. 186-250.

25. O. Dard, F. Marcot, J.-C. Daumas (dir.), *op. cit.*, p. 411.

26. A. Beltran, R. Franck, H. Rousso (dir.), *La vie des entreprises sous l'Occupation*, Paris, Belin, 1994, p. 22.

officielle peut nous amener à sous-estimer le phénomène, elle peut aussi, au contraire, nous pousser à le surévaluer. Par exemple, un accord franco-allemand intervient en 1941 sur la bauxite²⁷ au sujet de 200 000 t. alors que la livraison réelle à l'Allemagne ne porterait que sur 28 700 t. On estime ainsi que le taux d'exécution global, selon la statistique allemande de la ZAST, passe de 53,3 % (1940-1942) à 70,8 % (1943)²⁸, sachant que ce pourcentage varie selon les territoires, entreprises et produits. C'est pourquoi il faudrait systématiquement différencier les commandes et contrats théoriques des livraisons effectives, mais les sources étatiques ne nous permettent pas toujours de le faire.

Les archives internes des entreprises

Pour contourner les lacunes des sources étatiques et les biais de la statistique officielle du régime de Vichy, il faudrait les archives internes aux firmes, qui elles seules disposaient d'informations satisfaisantes les concernant, mais ces documents sont souvent inaccessibles du fait de « réticences patronales »²⁹, perdus voire détruits. Même lorsqu'elles sont largement disponibles, comme c'est le cas pour la SNCF et la RB³⁰, l'historien peine à recouper toutes les données car la nomenclature statistique utilisée dépend des échelles de gestion de chaque institution. Or, c'est là aussi source de biais. Par exemple, pour les wagons, nécessaires au transport de marchandises, les données varient selon qu'elles concernent l'ensemble du parc français (chiffres techniques SNCF) ou uniquement la zone nord occupée (chiffres de Vichy), les seuls wagons SNCF ou également ceux de la RB en France et de la direction des chemins de fer de Bruxelles (chiffres allemands). C'est un problème pour l'historien car le calcul n'est pas toujours explicite dans la source. Il en est de même pour la quantification du STO (Service du travail obligatoire) où les statistiques relatives à l'utilisation des ouvriers varient selon les producteurs et les nomenclatures³¹. De plus, comme la statistique est un outil de négociation entre les États³² et les entreprises, il importe de toujours replacer les données chiffrées dans leur contexte particulier de production et de diffusion, sous peine d'en faire une lecture erronée. Par exemple, pour les Allemands, d'après les données transmises par les autorités françaises, il y a 186 300 wagons SNCF en avril 1942 et 39 775 wagons RB en mai, en France³³. Or pour Vichy, il y a 228 728 wagons SNCF en avril et seulement 31 659 wagons RB en mai³⁴. *A priori*, le décompte donné au Reich par la France sous-évalue volontairement le parc SNCF et surévalue le parc RB pour tempérer les livraisons SNCF de matériel ferroviaire à l'Allemagne puisque le stock RB dépend du stock SNCF : plus il y a de wagons SNCF disponibles, plus l'occupant en réclame pour son propre compte et moins il libère des wagons de la Reichsbahn. De fait, si la statistique d'entreprise est précieuse pour l'historien dans la mesure où elle nuance les données macro des États, elle n'en demeure pas moins fragile : les chiffres ne reflètent ainsi pas toujours la réalité matérielle des choses. Néanmoins, les programmes de transport par chemin de fer peuvent être un bon outil pour mesurer de manière fiable les livraisons de marchandises et de matières premières françaises à l'Allemagne puisque la quasi-totalité des livraisons passe par le rail, seul moyen de circulation économique à grande échelle. Ces programmes de transport³⁵ sont coproduits mensuellement par le MBF et la SNCF pour les circulations sur le territoire français, d'après les programmes « West » du RVM (ministère des Transports du Reich) qui prennent en compte l'ensemble des transports dans les pays d'Europe de l'ouest occupée. Ces documents statistiques sont une excellente source pour mesurer les circulations, mais aussi le taux d'exécution réel des plans. Par exemple, pour la bauxite française de la zone sud,

27. *Ibid.*, p. 122.

28. A. Radtke-Delacor, « Produire pour le Reich. Les commandes allemandes à l'industrie française (1940-1944) », in *Vingtième Siècle*, n° 70, avril-juin 2001, p. 99-116.

29. H. Joly (dir.), *Faire l'histoire des entreprises sous l'Occupation*, Paris, CHTS, 2004, p. 105.

30. SNCF (SARDO-Le Mans), Reichsbahn (BArch-Berlin).

31. AN, F22.

32. Exemples et évaluation des commandes dans M. Margairaz, *op. cit.*

33. BArch, R5/20619, Lettre de la HVD Paris à la RB, 15 juillet 1942.

34. AN, AJ41/2117, Situation du parc wagon en France, mai 1940-septembre 1943.

35. Programmes en France (AN, AJ/40 et AJ/41) et en Allemagne (MA, RW18 et RW/35).

transportée par la SNCF par l'intermédiaire du transporteur Schenker³⁶, 47 000 t. sont planifiées mais seulement 30 000 t. sont effectivement livrées outre-Rhin du 5 au 31 janvier 1941³⁷.

Les archives de l'épuration et de l'immédiat après-guerre

Les sources françaises d'après-guerre relatives à l'épuration, aux dommages de guerre ou encore à la confiscation des profits illicites posent également des problèmes quantitatifs, mais aussi qualitatifs notamment lorsqu'elles brouillent la frontière entre « réquisition » et collaboration contractuelle. Dans le contexte d'épuration, les accusés minimisent les commandes et leurs bénéficiaires : « Le profit, indispensable pour une entreprise dans le cadre du système capitaliste, est jugé illicite », « indigne par rapport aux sacrifices de la population »³⁸. Par exemple au CNIE (Commission nationale interprofessionnelle d'épuration), dans son mémoire de défense daté de 1946, la firme Ugine « Société des Produits Azotés » déclare que 14,76 % de son chiffre d'affaire est allemand, tous produits confondus. Or, si l'entreprise était classée *S Betrieb* pendant l'occupation c'est qu'elle produisait au moins à 70 % pour le Reich, puisque le label « S », qui protège certaines entreprises des réquisitions de main d'œuvre, n'était offert qu'à cette condition. Dans le même document *pro domo*, Ugine indique qu'une de ses filiales, Durfferit Sofumi, comprend 7 % de part allemande alors que les Allemands y détenaient 49 % du Capital, par diverses opérations financières³⁹. Ces tractations irrégulières représentent un aléa pour évaluer la pénétration des capitaux allemands en France. En fait, il y a peu de documents d'entreprises et de livrets comptables saisis à l'époque⁴⁰ et les calculs sont souvent « à la louche », les entreprises pouvant refuser de transmettre leurs archives, comme c'est le cas pour la SNCF⁴¹. Le Comité de confiscation des profits illicites utilise une mesure par calcul d'enrichissement à partir des déclarations d'impôts de 1946⁴². Cette mesure semble douteuse. Ce service signale d'ailleurs dès 1945, les limites des données d'archives : « Suivant les époques auxquelles elles ont été effectuées, les ressortissants pouvaient croire qu'il était de leur intérêt, soit de les majorer au détriment de la part réservée au secteur français, soit au contraire d'en minimiser l'importance [...] certaines professions se trouvent taxées à un pourcentage donné par les autorités d'occupation et ceux qui atteignent ce pourcentage pouvaient espérer que leur entreprise serait à l'abri de contrôles trop stricts [...] et éventuellement exemptée de prélèvement de main-d'œuvre. D'où l'intérêt, semblait-il, de consigner dans ces enquêtes des chiffres ennemis aussi élevés que possible. Le contraire est aussi vrai et il conduit à minimiser l'importance de l'activité pour l'ennemi⁴³ ». Quant aux dommages de guerre, la Cour des comptes indique dans un rapport de 1948 qu'elle est incapable de calculer les indemnités versées pour les réquisitions déclarées et que certains industriels ont eu un double paiement : par le Trésor français (dans le cadre des réparations), par les Allemands (livraisons rémunérées, maquillées en réquisitions) ou par un autre client (réquisition déclarée mais non effective)⁴⁴. De plus, le montant des « pertes » peut être ici volontairement gonflé pour maximiser le dédommagement. Les sources plus qualitatives, les procès-verbaux (PV) par exemple, ne suffisent pas toujours à combler les lacunes. Un membre du Crédit Lyonnais indique que « pour des raisons fiscales, bien des questions discutées au conseil n'étaient pas relevées au procès-verbal de la séance⁴⁵ ». La pratique est confirmée par le conservateur en charge des fonds d'archive : « On connaît toutefois l'aspect extrêmement formel de ces documents, leur style retenu destiné à un lectorat large, leur silence [...] ce qui est édicté n'est pas forcément ce qui est⁴⁶ ». En effet, dans le cas

36. MA, RW19/2196, Note OKH du 21 avril 1941.

37. MA, RW18/13, Lettre de H. Koppenberg au MBF, 14 décembre 1940, lettre de l'ETRA Paris à la WVD Paris, 13 janvier 1941 et lettre de Schenker à la WVD Paris, 14 février 1941. AN, AJ41/22, Programme de transport allemand, du 5 au 31 janvier 1941.

38. B. Touchelay, « Les profits illicites de l'Occupation », in *Mesure et démesure des profits de guerre dans le premier XX^e siècle*, 23-25 mars 2011, Nantes [en ligne].

39. Opérations financières : A. Lacroix-Riz, *op. cit.* p. 294-295 ; Produits chimiques : p. 156-170.

40. H. Joly (dir.), *op. cit.*, p. 141-187.

41. Elle refuse dans un premier temps de transmettre les dossiers au juge d'instruction puis, sur intervention du Ministre, la perquisition a bien lieu mais peu de documents sont retrouvés et/ou scellés. AN, Z6/NL/616, extrait 15099.

42. B. Touchelay, « Les profits illicites. », *art. cit.*

43. *Ibid.*

44. R. De Rochebrune, J-C Hazéra, *op. cit.*, p. 113

45. A. Lacroix-Riz, *op. cit.*, p. 565.

46. H. Joly (dir.), *op. cit.*, p. 37.

ferroviaire, la SNCF corrige les contrats qu'elle a cosigné avec la Reichsbahn, mais aussi ses PV dès 1943 : le terme « location » est ainsi raturé au profit « d'utilisation », et « livrés par la SNCF » remplacé par « mise à disposition de la DB ». De l'aveu des acteurs eux-mêmes il s'agit, dans le contexte incertain de 1943-1944, de mettre en avant le caractère « unilatéral » des contrats SNCF-RB et SNCF-Wehrmacht⁴⁷ : « réquisition », « prélèvement » et non plus « transports et locations contractuels » dans le cadre de la Collaboration ferroviaire franco-allemande.

La Collaboration ferroviaire : quelle statistique pour quelle histoire ?

Dans une continuité discursive Paul Durand⁴⁸, juriste et ancien cadre SNCF, propose un premier bilan statistique en 1968 grâce aux archives du Comité d'histoire de la Seconde Guerre mondiale, de Résistance-fer⁴⁹ et de la SNCF. Il écrit : « Aux injonctions nazies, la SNCF personne morale, entendit dès l'abord et pour toute la durée de la contrainte, n'obéir qu'au minimum⁵⁰ ». Interprétation courante à l'époque (la thèse du « bouclier » Pétain⁵¹ est alors la norme historiographique), ce dernier nie la Collaboration au profit de la seule histoire mémoire de la résistance cheminote. De fait, la statistique qu'il construit⁵² ne distingue volontairement pas le trafic français du trafic allemand en France, s'appuie sur des indicateurs techniques ferroviaires VK (voyageurs kilomètres) et TK (tonnage kilométrique) et n'exploite pas les données quantitatives relatives aux wagons, alors que la commission de 1947 offrait un premier bilan. Ces données de la « commission consultative des dommages et des réparations » sont néanmoins reprises par Georges Ribeill⁵³, ingénieur, sociologue et historien membre de Rails et Histoire/AHICF (Association pour l'histoire des chemins de fer). Il écrit : « Quelle a été en fin de compte dans le trafic global de la SNCF la part assurée pour le compte de l'occupant ? [...] ni les archives de la SNCF ni celles de la tutelle vichyssoise [indiquant deux cotes d'archive SNCF et une du CAC] ne permettent de répondre de manière synthétique [...] Finalement, nous n'en savons pas davantage que les résultats établis et publiés par la commission⁵⁴ », qui indique un trafic allemand minoritaire allant de 25,9 % à 38,6 % du trafic global. L'auteur s'appuie aussi sur les « Résultats statistiques de la SNCF 1938-1944 » en TK et VK, non datés mais a posteriori, sur les « Résultats comptables de 1938 à 1950 après rectifications prescrites par le Contrôle financier, doc. MG 25.2.64 » et sur « Un grand service public, la SNCF. Historique. Perspectives et Projets » d'avril 1944 des Documents français. En compilant toutes ces données de seconde main, l'ingénieur de formation tranche, sans questionner les indicateurs ferroviaires qui lui sont familiers: 31,3 % du trafic total (tonnes brutes kilométriques) et 32,8 % du trafic total marchandise (wagons chargés) en France étaient pour compte allemand. Enfin, il souligne les « multiples efforts de la SNCF pour résister à la terrible pression allemande [...] Sans ces efforts, il est loisible d'imaginer un accaparement de l'outil ferroviaire français encore plus important qu'il ne le fut⁵⁵ ». Nous pouvons questionner les données utilisées, « officielles » pour faire écho à Alain Desrosières, et le référentiel technique choisi. En effet, l'indicateur TK, utilisé aussi par l'historien allemand A. Gottwaldt⁵⁶ reprenant les chiffres d'un ouvrage de 1975, est justifié pour l'histoire technique du trafic car on peut effectivement additionner différents produits transportés à des distances diverses. Essentielle aujourd'hui pour quantifier le trafic et la rentabilité, cette mesure dépend du poids des marchandises et du parcours qu'elle pondère, mais ne prend pas en compte l'unité matérielle première qu'est le wagon, véritable enjeu de

47. SARDO, 26LM/28, Note de J. Berthelot à Goulet, 6 janvier 1943 et note SNCF, 8 janvier 1943.

48. P. Durand, *La SNCF pendant la guerre, sa résistance à l'Occupant*, Paris, PUF, 1968.

49. Fond 72A) aux AN aujourd'hui.

50. P. Durand, *op. cit.*, p. 1

51. R. Aron, *Histoire de Vichy 1940-1944*, Paris, Fayard, 1954, invalidé par R. Paxton, *op. cit.*

52. P. Durand, *op. cit.*, p. 653-656.

53. G. Ribeill, « Trafic sous contraintes et performances exceptionnelles des Chemins de fer français : un bilan ambigu », in J. Barzman, H. Joly et M-N Polino (dir.), *Transports dans la France en guerre*, Rouen, PU Rouen et du Havre, 2007, p. 153-174.

54. *Ibid.*, p. 170-171.

55. *Ibid.*, p. 173.

56. A. Gottwaldt, « Les cheminots allemands en France pendant l'Occupation », in M-N Polino (ed.), *Une entreprise publique dans la guerre, la SNCF 1939-1945*, Paris, PUF, 2001, p. 175-194.

l'époque. Le problème était moins le tonnage et le parcours, malgré l'enjeu charbonnier, que les wagons disponibles et leur répartition puisque les programmes de transport dépendaient matériellement des stocks wagons SNCF-RB⁵⁷. L'intérêt historique de cet indicateur réside donc plus dans l'évaluation du montant des prestations (qui se faisait déjà à l'époque d'après ces mesures techniques), que dans la compréhension (comment et pourquoi ?) puis dans l'évaluation (combien ?) des transports allemands assurés par la SNCF. D'ailleurs à l'époque, la SGF utilisait la série mensuelle « wagons chargés » comme indicateur de la conjoncture industrielle⁵⁸. De fait, techniquement discutable, mais historiquement valable la « catégorie indigène »⁵⁹ qu'est le wagon permet une mesure historique raisonnée, plus fiable et moins militante, par le regard critique et le retour aux données empiriques qu'elle impose.

Ainsi, M. Margairaz⁶⁰, en croisant les chiffres de C. Bachelier⁶¹ avec les sources du Comité économique interministériel, mesurant en wagons, conclut : « Les transports pour compte allemand oscille entre deux tiers et neuf dixièmes du total », de 1941 à 1944, les transports français représentant entre 10 et 33 % du total. En croisant plusieurs sources françaises⁶² et avec des séries en wagons, notre évaluation est synthétiquement (sans métadonnées) la suivante : en moyenne sur toute la période, les wagons RB en France représentent 14 % du parc français alors que les locations contractuelles SNCF RB représentent 1/4 du parc SNCF. Les transports militaires allemands représentent 14 % des chargements en 1940 et 33 % entre août 1943 et mai 1944. Près de la moitié des chargements interzones concernent les transports contractuels de programme allemand (transports économiques dénommés AWI). Donnons un exemple concret de source allemande : à l'été 1942, la moyenne hebdomadaire indique un total de 260 952 wagons en France dont 238 757 réellement disponibles (199 055 SNCF et 39 692 RB). La répartition montre que les transports allemands, Wehrmacht et de programme AWI, mobilisent 206 025 wagons par semaine. Il n'y a donc pas assez de wagons SNCF pour assurer les transports allemands en France, d'où les wagons RB sur le territoire français dès la fin de l'année 1940. La SNCF, qui reste maîtresse de la répartition de son parc, et les autorités allemandes attribuent environ 30 000 wagons aux transports français, soit 7 % du total⁶³. Schématiquement : sur 100 wagons SNCF, 1/4 sont loués à la RB, 1/4 sont pour les transports militaires, 1/2 sont pour les transports économiques AWI. Les transports français (voyageurs, « commerce libre », P.V etc.) sont donc possibles grâce aux wagons RB. Les transports pour compte français oscillant entre 7 et 14 % du total, entre 86 et 93 % des transports par et en wagons en France, sont pour compte allemand. Nos résultats se rapprochent donc des études historiques non militantes menées respectivement par C. Bachelier et M. Margairaz. À la Libération de la France, la SNCF a déjà perçu 90 % des 30 milliards de Francs 1999, et 1/3 des 374 millions de Francs 1999 qu'elle a facturé à la Wehrmacht pour la réalisation de ses transports et à la RB⁶⁴ pour le matériel roulant loué, dans le cadre d'une Collaboration ferroviaire franco allemande, contractuelle moyennant paiements, de 1940 à 1944.

57. BArch, R5/20619, Lettre de Münzer au RVM, 30 juin 1942, lettre de la HVD Paris au RVM, 15 juillet 1942.

58. Je remercie René Padiou (INSEE) pour cette information, confirmée par CAEF, 1A/401, Bulletin mensuelle de la SGF, « moyennes journalières du nombre de wagons chargés » par mois et année « non compris les transports militaires depuis 1939 », mai 1943, p. 135.

59. C. Zalc, C. Lemerrier, *op. cit.*, p. 42-43.

60. M. Margairaz, « La SNCF, l'État français, l'occupant et les livraisons de matériel : la Collaboration ferroviaire d'État en perspective », in M-N Polino, *op. cit.*, p. 71-82.

61. C. Bachelier, *La SNCF sous l'Occupation allemande 1940-1944*, Paris, IHTP-CNRS, H. Rousso dir., 1996.

62. AN, AJ41, AJ40, 72AJ, F37, F60 et SARDO. Tableaux sur les wagons et transports et correspondance (chiffres isolés).

63. BArch, R5/20619, Tableau hebdomadaire sur les wagons et leur répartition, juin-août 1942.

64. Tableaux comptables « indigènes » dans les séries SARDO, 26LM et 505LM, AN, F14 et 72AJ.

Pour conclure

En somme, radiographier les outils statistiques disponibles au temps du national socialisme en Allemagne et du régime de Vichy en France, et mesurer leur rendement nous permet de nuancer les discours propagandistes de l'époque. Si les États souhaitent effectivement diriger et centraliser l'économie, leur efficacité demeure limitée du fait de la défaillance de leurs outils statistiques. Une certaine marge de manœuvre était ainsi laissée aux firmes qui elles seules disposaient d'informations satisfaisantes. De fait, les sources étatiques et la statistique officielle du régime de Vichy ne sont pas suffisamment fiables pour l'historien qui souhaite mesurer la part réelle des commandes allemandes en France. En effet, les risques de sous-évaluation et/ou de surévaluation sont trop nombreux avec ces seules archives. Certes, les données internes aux firmes permettent une meilleure connaissance de l'activité économique réelle puisqu'elles tempèrent la rhétorique chiffrée de la puissance publique, mais du fait des concurrences et négociations entre firmes françaises et allemandes, elles n'en demeurent pas moins fragiles. Les archives de l'épuration et de l'immédiat après-guerre, qui contiennent elles aussi de nombreuses statistiques lorsqu'elles concernent les affaires de Collaboration économique, ne sont guère plus fiables du fait du contexte judiciaire dans lequel elles ont été produites. Davantage au fait des limites de ces données empiriques, l'historien est alors mieux armé pour les appréhender. Outre les biais liés aux sources, l'exemple de la SNCF montre que la mesure historique *a posteriori* n'est pas nécessairement plus fiable que la quantification tronquée de l'époque puisque l'historien, par la sélection des données qu'il traite, par ses choix implicites de méthode de calcul et de référentiels, mais également parfois par militantisme institutionnel oriente sa « pesée globale » en fonction de l'histoire qu'il choisit d'écrire. *In fine* face aux chiffres et à la statistique de et sur la Collaboration économique franco-allemande, nous ne pouvons que citer Marc Bloch : il faut bien reconnaître « l'éternelle relativité de la mesure » et « faire de la certitude et de l'universalisme une question de degré »⁶⁵. Mais aujourd'hui, contrairement à l'époque, si pour cette histoire il faut mesurer, c'est davantage pour accepter les faits qui sont les faits que pour révéler des données qui, non sans raison, ne sont pas toujours données.

65. M. Bloch, *Apologie pour l'histoire ou Métier d'historien*, Paris, A. Colin, 2007, p. 45.