

Madame, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les conseillers,

Pour cette affaire exceptionnelle notamment par sa charge émotionnelle, vous m'excuserez d'être plus long qu'il n'est d'usage dans votre prétoire.

Mais il me faut déroger aux usages et à ma propre pratique pour mes clients ici présents et pour les 1200 victimes qui ont intenté des procès analogues, pour le public et pour la presse présents dans cette salle, pour le Peuple français au nom duquel vous rendez la Justice. Il le faut surtout pour votre propre réflexion qui conduira — j'ai confiance — à la confirmation de ce jugement, avec peut-être aussi quelques inflexions sur sa motivation, qui rendront votre arrêt encore plus convaincant que le jugement dont vous avez à connaître.

Ce procès est extraordinaire, parce que les faits à son origine sont particulièrement dramatiques, qu'ils ont empêché ses victimes de vivre normalement. Ce procès est donc fondamental pour eux et si hélas l'un d'entre eux, Georges Lipietz, est décédé avant son issue, sa veuve et ses enfants ont, en décidant de continuer l'instance, choisi de perpétuer son combat contre ce qui l'a hanté toute sa vie et singulièrement durant ses dernières années.

Ce procès est également extraordinaire par sa médiatisation, même si elle bien naturelle, compte tenu de la nature des faits qui sont à son origine. Je l'évoquerai quelque fois car la SNCF s'approprie largement certaines prises de position et tente de les transformer en arguments de droit auxquels je dois répondre. À propos de médiatisation, je veux remercier la presse d'avoir tenu compte du désir de Monsieur S... que son nom ne soit pas rendu public et je la remercie par avance de continuer à taire ce nom.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, je veux aussi rappeler que si les faits généraux de l'époque font l'objet d'investigations historiques, il vous appartient de les considérer comme n'importe quel fait ayant causé un préjudice dont les victimes demandent réparation et qu'il appartient à la Justice de juger.

Ce procès, contrairement à ce que l'on a pu écrire, n'est pas intenté au nom de la mémoire par des gens qui vous demanderaient d'écrire l'histoire. Il est fait par des victimes qui demandent réparation et vous demandent simplement de juger, car vous n'avez pas d'autre rôle. Il serait donc absurde d'analyser cette affaire comme un élément de la rivalité entre Justice et Histoire.

Je commencerai à évoquer certains aspects des faits avant d'aborder certains points des questions juridiques en débat.

Les faits

Je regrette que l'État n'ait pas éclairé les débats ni fourni de documents en première instance comme en appel. Mais puisque il n'a pas interjeté appel du jugement, je ne reviendrai pas sur le contexte de la politique antisémite menée par Vichy que vous connaissez parfaitement et j'entends me concentrer sur le rôle propre de la SNCF, en premier lieu son rôle sous l'occupation, puis la manière dont elle a construit le mythe d'une SNCF opposée à l'occupant.

J'évoquerai ensuite les victimes.

Le rôle de la SNCF

Comme vous le savez, la SNCF a transporté dans des conditions inhumaines, bestiales, des innocents vers les camps d'internement français des dizaines de milliers de juifs et d'autres victimes des lois d'exception, parmi lesquels mes clients.

La SNCF ne conteste pas sérieusement les faits, même si elle est parfois révoltante quand elle insinue qu'ils ne sont pas établis dans tous leurs sinistres détails.

Son principal moyen est en effet qu'elle aurait été réquisitionnée, alors qu'elle a collaboré activement.

L'argument de la réquisition

Après de longues années de procédure, la SNCF a fini par reconnaître qu'elle n'avait pas retrouvé la moindre trace de ces ordres de réquisition, qui s'ils avaient existé auraient dû être signés pour chaque convoi.

Elle maintient néanmoins son moyen tiré de la réquisition, s'appuyant sur quelques historiens dont aucun n'a établi ce fait mythique faute de citer le moindre document l'établissant. Cela est d'autant plus incroyable que les archives de la SNCF seraient parfaitement classées et inventoriées.

En revanche, nous établissons l'existence d'une « convention régissant les transports de l'espèce ». Cette convention était sans doute rendue nécessaire parce

que le cahier des charges de la société ne prévoyait pas le transport forcé de personnes autres que les condamnés ou les prévenus. Sa lecture montrerait sans doute que les fautes de la SNCF sont encore plus lourdes que ce qui a été déjà démontré. C'est donc bien parce que la SNCF craint toujours d'assumer son passé qu'elle s'abstient de produire ce document essentiel qu'elle est seule à détenir, avec sans doute l'État, qui s'abstient tout autant de la fournir à la justice.

Grâce à Monsieur Kurt Schaechter, qui fut pourtant vilipendé par certains car il osait faire un travail qu'aucun historien n'avait mené, nous disposons d'une facture. Cette facture mentionne cette convention mais utilise aussi le mot *réquisition*. Or, la polysémie n'est pas rare dans le vocabulaire juridique. Le mot *réquisition* dont le sens premier n'est jamais que « demande », n'implique pas par lui-même la contrainte. Quoi de plus naturel que son usage au sens de « bon de commande » dans le cadre d'une convention qui était une sorte de marché public pour assurer cette funeste tâche de transports. On le trouve encore avec ce sens dans les conventions que l'État passe par exemple pour la mise en fourrière des véhicules.

Non, la réquisition n'est pas prouvée, car elle n'a jamais existé. Et manifestement les quelques historiens qui affirment que la SNCF a été réquisitionnée n'ont jamais vérifié ce point, car ils sont intervenus dans ce débat pour critiquer le principe même d'un tel procès et non pour établir une vérité.

La SNCF n'a donc pas prouvé qu'elle était réquisitionnée.

Une collaboration active

Pourquoi d'ailleurs l'État aurait-il réquisitionné la SNCF pour ces transports alors qu'elle n'avait aucun état d'âme à les assurer ?

En effet, la direction de la SNCF collabora activement, sur cette question comme sur les autres.

D'ailleurs, vous avez peut-être pu entendre sur France-Info, il y a quelques jours, la voix de Pétain exhumée par une journaliste qui déclarait le 5 juin 1944 à un cadre de la SNCF « *J'ai à adresser des compliments à la SNCF. Vous avez des hommes admirables, remarquablement dressés. Vous êtes les gens qui nous rendent le plus de services en ce moment* ». Nulle trace dans ces compliments d'une contrainte exercée sur la SNCF, bien au contraire.

Le rapport commandé à Monsieur Bachelier complétant le bordereau découvert par M. Schaechter a établi qu'elle participait aux conférences sur la déportation, plombait les trains, suggérait des mesures pour dissimuler les convois, protestait quand les organisations caritatives distribuaient quelque secours, passa avec Vichy une convention régissant « les transports de l'espèce », se fit payer, réclama même le paiement de ses factures après la Libération, menaça d'appliquer des intérêts moratoires, gagna au passage un peu d'argent indu en facturant des wagons à bestiaux au tarif de la troisième classe.

Le même rapport prouve que la SNCF disposait d'une certaine marge de manœuvre, qu'elle n'a jamais hésité à l'utiliser pour récupérer du matériel et faire circuler ses trains. Mais elle n'a jamais tenté de servir de cette marge de manœuvre pour freiner la marche des trains de la mort. C'est la raison pour laquelle l'État vichyste n'a jamais eu besoin de la réquisitionner et qu'il s'est contenté de passer « une convention pour les transports de l'espèce » dont l'existence est établie même si on n'en dispose pas.

La SNCF réunit dans cette affaire la cupidité d'une entreprise privée, le zèle dévoyé du service public et l'indifférence la plus absolue au malheur absolu.

Zèle

Zèle parce que c'est une entreprise de service public, qu'il **faut assurer le service public le mieux possible, aussi exécrable soit-il**, d'où les multiples protestations contre ce qui ralentissait les convois, en particulier contre les tentatives des organisations caritatives de distribuer quelques secours. Et en 2006, son secrétaire général a encore justifié son attitude de l'époque comme vous avez pu l'entendre sur France-culture, parce que aujourd'hui comme hier la SNCF n'a qu'une vocation : faire rouler les trains quoiqu'il advienne.

Cupidité

Cupidité parce que c'est aussi une entreprise, fraîchement nationalisée et qu'elle pense davantage aux comptes qu'il faudra rendre aux 49% d'actionnaires privés qu'à ceux qu'elle ne devra jamais rendre aux Juifs. Car elle sait que ceux-ci ne reviendront pas. Ils sont prétendument voués au travail forcé en Pologne, y compris les bébés et les enfants. Mais à l'époque on sait déjà, peut-être pas toujours

l'extermination, mais au moins un sort épouvantable. **Les comptes à rendre aux actionnaires sont donc infiniment plus importants que les improbables protestations des victimes.**

Indifférence

Monsieur MINGASSON, secrétaire général de la SNCF, qualifie à juste titre dans un article produit par la défense le comportement de la SNCF à l'époque de « bureaucratie inhumaine », elle qui savait que les conditions de transport faisaient déjà mourir les passagers malgré eux.

La SNCF était indifférente aussi parce que ces Juifs étaient, croyait-elle, pour la plupart des émigrés pauvres, des petites gens d'un autre monde que celui des dirigeants de la SNCF.

Ce n'était d'ailleurs pas entièrement vrai. Les Juifs français intégrés n'ont nullement été à l'abri. Les plus chanceux ont été exclus de la vie sociale, privés de leur travail et de leur biens. Les autres ont été déportés et exterminés. Pensez par exemple au conseiller d'État Helbronner, le « juif de Pétain » qui de sa révocation à sa déportation tenta en vain d'obtenir des conditions plus souples pour ses coreligionnaires.

Pensez aussi au père d'un de mes clients qui préféra fermer son entreprise d'affinage plutôt que de collaborer avec les nazis et s'enfuit en « zone libre » au risque de révéler sa qualité de juif jusqu'alors dissimulée.

Le mythe de la pureté de la SNCF

Le second point est que la SNCF falsifia l'histoire, ce que d'ailleurs elle ne conteste pas dans ses écritures.

D'abord elle fut très peu épurée. Son président jusqu'en septembre 1946 resta Jacques-Henry FOURNIER, nommé par Vichy après avoir dirigé le SCAP (ancêtre du Commissariat général aux questions juives), c'est-à-dire un emploi où l'on n'aurait pas conçu de recruter quelqu'un qui n'aurait pas été antisémite (cf. Laurent Joly Vichy dans la solution finale, histoire du commissariat général aux questions juives, éd. Grasset et Fasquelle, 2006).

Il fallait sauver les cadres dont on avait besoin. L'épuration fut donc interne et concentrée sur la direction de Strasbourg. En contrepartie de cette faible épuration,

la Résistance très réelle des cheminots, souvent traumatisés, se vit reconnaître une part importante du pouvoir dans l'entreprise. Encore assommées par l'énormité du crime, les élites juives survivantes ne purent pas réagir à cette turpitude que fut la sauvegarde des bourreaux au nom des intérêts supérieurs de la Nation.

Se construisit alors le mythe d'une SNCF unanimement résistante, avec très peu de brebis galeuses. Pour créer ce mythe, **la SNCF s'appropriä sans vergogne la résistance des cheminots**. Le film culte « La bataille du rail » permit de populariser ce mythe. Mais d'autres éléments y contribuèrent comme l'invention des réquisitions, l'interprétation de quelques procès commerciaux sur des marchandises comme innocentant la SNCF dans une question moins dérisoire, ou encore l'affirmation en décembre 1944 que la SNCF n'était pas payée pour les transports de Juifs alors que la preuve des relances existe.

Et cette falsification de l'histoire n'a jamais été dénoncée. Les historiens ne se sont guère intéressés à la SNCF et l'auraient-ils voulu qu'ils ne le pouvaient pas. Le secret défense, le désordre des archives, l'absence d'inventaire interdisaient tout travail.

Certes, la SNCF contrainte et forcée par les découvertes faites en 1992 par M. Kurt Schaechter, commanda au CNRS le rapport que rédigea Monsieur Bachelier. Ce rapport gênant quoique incomplet, comme l'auteur l'explique d'ailleurs, a fourni les matériaux qui ont permis d'étayer l'action en justice. Pour autant, la circonstance que la SNCF ait timidement commencé à fournir les moyens de faire la lumière sur son passé ne l'exonère en rien de sa responsabilité, par plus qu'un hôpital n'est exonéré de sa faute quand il remet le dossier permettant d'établir une faute médicale grave.

Vous avez d'ailleurs pu remarquer que hormis le rapport Bachelier qui n'est pas diffusé sous forme de livre, le seul ouvrage publié est celui de Raphaël Delpard *Les convois de la Honte, enquête sur la SNCF et la déportation* » Michel Lafond, 2005. Des historiens ont écrit récemment des ouvrages de qualité sur le CGCJ (M. Joly), sur l'UGIF (Monsieur Lafitte) sur les avocats et magistrats (Mme Israël), Monsieur Hilberg a publié une nouvelle édition de son ouvrage, mais il n'y a pas de travail analogue sur la SNCF.

La signification pour les victimes

Parce que à la Libération, les survivants du génocide ont été oubliés à la faveur du mythe de la parenthèse de Vichy, ce procès — ces procès devrai-je dire — sont fondamentaux pour les victimes.

L'oubli des survivants

Certes le GPRF annula immédiatement toute la législation antisémite et s'efforça, non sans quelques accrocs, de faire restituer leurs biens aux survivants.

Mais les victimes des persécutions raciales furent assimilées aux victimes de guerre, niant ainsi la spécificité de leur douleur.

Surtout la Justice fut rarement rendue. Les antisémites actifs furent parfois condamnés, mais comme collaborateurs, jamais en tant que complices ou auteurs du plus grand crime du XX^e siècle, réputé commis par les seuls nazis allemands.

La plupart des fonctionnaires impliqués dans l'application de la législation antisémite continuèrent leur carrière administrative ou la reprirent bientôt au bénéfice des lois d'amnistie. Et ce fut aussi le cas des cadres de la SNCF issus des grands corps techniques de l'État.

Le mythe de la parenthèse

Les Juifs survivants se turent, impuissants devant cette raison d'État qui les obligea à vivre leur vie en fréquentant ceux qui avaient participé à la solution finale. Et d'ailleurs, qui pouvait les croire, qui pouvait percevoir l'inhumain ? Et surtout, il fallait essayer de vivre malgré tout, avec ses morts et ses disparus.

Il fallait aussi reconstruire la France, ce que firent Georges Lipietz, son frère et le père de ce dernier au service de grandes entreprises ou à leur compte.

L'État républicain construisit alors le mythe de la parenthèse, niant la continuité de l'État : mythe politique et construction juridique baroque.

- Mythe politique d'une collaboration extrêmement minoritaire et niant la fréquence de l'antisémitisme qui dépassait le cercle des collaborateurs

- construction juridique baroque forgée par la jurisprudence, sous la présidence de René Cassin, rédacteur de l'ordonnance d'août 1944 rétablissant la légalité républicaine, devenu vice-président du Conseil d'État et l'interprétant à ce titre comme excluant toute responsabilité de la République du fait des actes dits lois

annulés.

Ainsi justice ne fut jamais dite pour les victimes. Les documents furent classés secret-défense jusqu'à nos jours et enfouis dans des piles d'archives non inventoriées. La Justice ne fut pas rendue car Vichy n'était pas la France.

La nécessité de la justice

Contrairement à ce que certains, historiens et juristes confondus, ont écrit, ce procès n'est pas un procès pour la mémoire ou en tout cas n'est pas seulement un procès pour la mémoire.

Les victimes se souviennent trop bien de cet événement, non seulement les victimes directes qui ont subi et ont réchappé, mais leurs descendants. Les psychanalystes disent que le complexe du survivant se transmet à la génération suivante et les héritiers de descendants de G. Lipietz et de son frère l'ont tous subi. Pire encore est la situation des milliers d'orphelins qui ont découvert, parfois à l'âge adulte, ce qui était arrivé à leurs parents.

Ce procès n'est pas un procès pour la mémoire. La mémoire c'est pour la société ; les victimes ont au contraire besoin d'être reconnues pour tourner la page et seule la justice que confère le procès permet parfois de faire ce deuil.

Ce procès que vous avez à juger a suscité un immense espoir pour les victimes de cette période. Enfin, pensent-ils, il y a un espoir de justice. En plus de soixante ans, ces milliers de survivants et descendants de survivants n'ont jamais oublié ce que la SNCF et l'État ont fait. Ils désespéraient car il croyaient que jamais justice ne serait rendue. Quelques uns d'entre eux, qui n'avaient aucun espoir dans la justice française ont d'ailleurs tenté de mener des procès aux États-Unis. Tous n'avaient pas eu la chance de pouvoir témoigner dans un procès. Notamment, mes clients n'ont pu être partie civiles dans le procès contre Brünner jugé par contumace.

Avec les arrêts Pelletier et Papon, le Conseil d'État a donné un signal à toutes les victimes de Vichy, signal qui donnait un sens au discours du président Chirac. Le premier arrêt indiquait que « les personnes qui s'y croient fondées peuvent engager des actions en responsabilité contre l'État », le second condamnait l'État à garantir partiellement Papon de sa condamnation.

Mais ce signal était trop subtil. Ce rétablissement de la continuité de l'État et du droit commun de la responsabilité est resté inaperçu jusqu'à la médiatisation de

l'affaire dont vous avez à juger en appel.

Un procès riche de questions juridiques

La question du niveau de l'indemnité, parfois discutée hors de l'instance avec des arguments qui se disent moraux, ne l'a pas été par la SNCF, ni par les intimés qui n'ont pas formé appel incident.

Il reste des questions de droit simples à énoncer : compétence, prescription, responsabilité.

Sur la compétence

Je serais bref sur ce sujet assez technique.

La SNCF a abandonné son odieuse position de première instance selon laquelle les demandeurs étaient des usagers d'un banal service public industriel et commercial. Mais elle n'en persiste pas moins à soutenir que la juridiction administrative n'est pas compétente.

Un de ses arguments est que les prérogatives de puissance publique qu'elle utilisait contre mes clients n'avaient pas de base légale et que le tribunal s'est donc trompé en s'y référant. Mais elle ne démontre pas que la jurisprudence exige qu'une prérogative de puissance publique soit légale pour entraîner la compétence de la juridiction administrative. Ce qui justifie la compétence de la juridiction administrative est la détention exceptionnelle par une personne privée d'un *imperium* propre à l'État ; la légalité de la détention de cet *imperium* est sans incidence car sa force spécifique ne diminue pas parce qu'il est illégal, au contraire même.

De toute façon, la SNCF ne peut pas nier qu'elle avait le monopole du transport ferroviaire des voyageurs, même transportés contre leur gré en tant que présumés Juifs, prérogative de puissance publique par excellence, dont l'usage est à l'origine du préjudice subi pendant cette activité de transport.

Quant à l'argument de la voie de fait, il ne vaut rien, en raison de l'existence à l'époque de la législation antisémite qui conférait une apparence de légalité au crime le plus odieux.

Sur la prescription

Même si cela ne doit rien changer sur le plan pratique pour l'affaire que vous avez à juger, **il n'est pas indifférent de savoir si l'action est imprescriptible ou n'est pas prescrite. Cette question est une question juridique, ce n'est pas une question de répartition entre le champ du droit et le champ de l'histoire.**

La théorie de l'imprescriptibilité

La SNCF nous dit, et le tribunal administratif l'avait suivie sur ce point, que l'action est parfaitement prescriptible.

Son raisonnement est fondé exclusivement sur le droit interne qui selon la jurisprudence de la Cour de Cassation n'écarterait pas la prescriptibilité d'une action en réparation d'un crime imprescriptible mais non portée devant la juridiction pénale.

Cette solution est discutable.

Il est bien évident qu'elle constituerait une discrimination envers les victimes qui n'ont pas pu se constituer partie civile, parce que leur bourreau est inconnu ou est mort. La rage de Georges Lipietz et de son frère car ils ne pouvaient ni poursuivre le préfet de Toulouse, dont on ne sait ce qu'il est devenu, ni Brunner jugé par contumace, en est l'exemple patent.

Pire ce serait une discrimination entre victimes et coupables puisque les victimes de la SNCF seraient prescrites tandis que Papon a pu se faire garantir par l'État de sa condamnation envers les parties civiles.

La thèse soutenue est donc manifestement injuste.

Mais elle n'est pas seulement injuste, elle n'est pas fondée en droit. En effet, la SNCF se garde bien de répondre au moyen selon lequel la prescriptibilité des actions en réparation des crimes contre l'Humanité est contraire au droit international. Elle y est même doublement contraire. Premièrement, le droit international ignorant la prescription, une action fondée sur ce droit est nécessairement imprescriptible. Deuxièmement, la convention européenne des droits de l'Homme interdit les discriminations injustifiées ; ce qu'est nécessairement une distinction entre victimes selon que le responsable est ou non susceptible d'être

poursuivi. Le droit peut donc rejoindre la Justice. **Une discrimination entre victimes ferait non seulement le jeu des bourreaux mais aussi celui des personnes morales qui répondent de leurs crimes.**

Enfin, une seconde raison contre l'imprescriptibilité, avancée par le commissaire du gouvernement devant le tribunal administratif, est que cela se heurterait à un problème de compétence faute de constatation préalable du crime par le juge pénal. Mais la compétence exclusive du juge pénal est limitée à la sanction pénale ; or mes clients ne demandent pas une sanction pénale mais simplement une réparation, comme la SNCF le fait chaque fois qu'elle obtient du juge administratif des dommages et intérêts pour préjudices causés lors d'attroupements, sans qu'il y ait jugement pénal avant.

De plus, le crime contre l'Humanité commis pendant la guerre a ceci d'exceptionnel que sa constatation a été faite par un acte de droit international, les accords de Londres, qui s'imposent à toute juridiction. En effet, ces accords ont établi l'existence juridique du crime avant que certains responsables soient jugés à Nuremberg.

Il n'est donc nul besoin de constater un crime dont l'existence est reconnu par un acte de droit international.

Parce qu'une victime ne mérite ni moins ni plus de considération selon qu'elle peut ou non poursuivre le responsable, parce que la différence quant à la possibilité de poursuivre le bourreau n'est pas pertinente au regard de la question de l'indemnisation du préjudice, l'imprescriptibilité doit bénéficier à toutes les actions en réparation découlant d'un crime contre l'Humanité.

La date de la prescription

Même si l'action devait être considérée comme prescriptible, mes clients n'ont pas agi tardivement car ils étaient dans l'impossibilité absolue d'agir, ce qui m'amène à reparler du rapport Bachelier puis de l'impact de la jurisprudence de l'après-guerre.

Le rapport Bachelier

La SNCF a soutenu dans ses dernières écritures que l'ignorance de la faute n'empêcherait pas d'agir en justice.

Mais l'adage selon lequel *la prescription ne court pas contre celui qui est dans l'impossibilité absolue d'agir*, invoqué par la SNCF elle-même, ne fait aucune distinction sur les raisons empêchant d'agir. L'empêchement peut être quelconque pourvu qu'il soit extérieur à la victime.

Mais avant le rapport Bachelier, rien n'avait établi la réalité de ses fautes. La SNCF sait très bien qu'il était impossible aux historiens et a fortiori aux particuliers d'accéder aux documents stockés dans des archives non répertoriées et souvent classées secret-défense. Or, la falsification de l'histoire et notamment le mythe de la réquisition ne pouvaient pas être démolis sans l'accès à ces documents.

Il faut à ce sujet rappeler que ce rapport, bien que rédigé dans une première version en 1996 et complété en 1998, n'a été rendu public qu'en 2000.

D'ailleurs, je me suis laissé abuser sur la date de ce rapport et j'ai mis du temps à comprendre pourquoi mon libraire était incapable de me le procurer. La SNCF qui, elle, connaissait le mode de publication et la date de communication a laissé accroire qu'il était public depuis une date bien antérieure. Elle espérait ainsi échapper à ses responsabilités par la prescription de dix ans car pour tout le monde hormis mes clients, l'information est venue en réalité du jugement attaqué.

Il est donc fondamental pour les autres requérants que vous rétablissiez la vérité, à savoir que le rapport Bachelier relève de ce que la Bibliothèque nationale de France appelle « littérature grise » parce que ses documents échappent au dépôt légal. Ce rapport n'a pas été publié en 1996, et en 2000 ce ne fut pas une véritable publication mais une simple diffusion sur internet (que les rescapés vu leur âge n'utilisent guère) et un dépôt dans trois bibliothèques.

L'impact de la jurisprudence d'après-guerre

Dans mes écritures, j'ai soutenu que la solution appliquée par le tribunal administratif pour l'État valait aussi pour la SNCF.

En effet, malgré les différences de régime et de longueur, la prescription de droit commun a en commun avec la prescription quadriennale que l'impossibilité d'agir est un obstacle à la prescription.

L'impossibilité d'agir résulte non seulement de l'absence d'information mais du régime jurisprudentiel posé par l'arrêt Ganascia, qui ne faisait aucune distinction entre la responsabilité de l'État et celle des autres personnes relevant du juge

administratif.

La théorie juridique construite sur l'annulation rétroactive de la législation d'exception empêchait toute action quand le préjudice résultait de cette législation, quel que soit le débiteur. Il n'y a donc aucune raison de ne pas appliquer à la SNCF le même point de départ que pour l'État.

D'ailleurs, la SNCF conteste surtout qu'un régime jurisprudentiel puisse être un empêchement d'agir. L'essentiel de son raisonnement est que seule la loi pourrait empêcher d'agir. Mais le mot « loi » dans l'adage qu'elle invoque elle-même a bien le sens général de « règle de droit ». Il n'est pas sérieux d'affirmer qu'il était possible aux victimes de demander indemnité alors qu'une jurisprudence constante interdisait toute action, sauf à prouver une faute détachable de la législation antisémite.

Il me reste à soutenir deux points qui ne sont pas dénués d'importance pratique.

Le premier est que la publication d'un arrêt ne peut être que sa publication dans le recueil officiel de la juridiction qui l'a rendu, en l'occurrence le recueil dit usuellement *Lebon*. Un arrêt étant un acte officiel rendu au nom du peuple français, sa connaissance par la voie d'une publication privée ne saurait avoir d'effets juridiques.

Le second point est celui du choix de l'arrêt pertinent. L'arrêt *Papon* du Conseil d'État, parce qu'il a été rendu en plein contentieux, comporte seul explicitement l'indication que la théorie de la parenthèse de Vichy a vécu. Il est donc plus fondé de se référer à sa publication officielle qu'à celle de l'arrêt *Pelletier*.

Disons pour résumer que l'arrêt *Pelletier* permettait de deviner que l'obstacle était levé, mais que seul l'arrêt *Papon* l'a dit clairement.

À défaut de l'imprescriptibilité découlant à mon sens du droit international, repousser le départ de la prescription à la publication de l'arrêt Papon évite en effet que la fin du mythe de la parenthèse juridique ne bénéficie, en dehors de mes clients, qu'au criminel *Papon*.

La responsabilité

La défense de la SNCF est d'une grande simplicité mais repose sur une imposture.

Grande simplicité : elle n'est pas responsable parce qu'elle était réquisitionnée

Grande imposture : elle a construit ce mythe de la réquisition, mais **un mythe n'est pas une preuve**. Bien au contraire, l'existence de la convention « pour les transports de l'espèce » mentionnée sur la facture exhibée par M. Kurt Schaechter balaie l'argument de contrainte. La stupéfaction d'apprendre que la SNCF facturait a d'ailleurs occulté pendant un temps le fondement de cette facturation qui était cette convention.

La SNCF manque d'ailleurs de logique ; elle prétend avoir été réquisitionnée, donc que le responsable est l'État. Mais elle n'a pas appelé en garantie l'État. Et son secrétaire général, M. Mingasson, confirme qu'elle n'entend le faire dans aucun dossier. Cela prouve qu'elle ne croit pas elle-même à son propre discours et qu'elle craint que l'État exhibe alors cette fameuse convention.

Les dirigeants de la SNCF ont décidé, en toute connaissance de cause, que l'entreprise accomplirait sa tâche — faire rouler les trains — le mieux possible, comme toute autre tâche. Ils auraient pu renâcler, protester, se faire couvrir en exigeant une réquisition, mais ils ne l'ont pas fait.

La SNCF ne conteste pas qu'elle avait le droit d'utiliser des voitures à voyageurs et non des wagons à bestiaux. C'est donc que, plutôt que de refuser des transports faute de voiture pour voyageurs, elle préférait utiliser les wagons à bestiaux et percevoir le prix convenu avec l'État pour des voitures de troisième classe.

Ils ont ainsi participé à une des plus grandes entreprises criminelles de tous les temps. Ce n'est pas minimiser la présence nazie que de rappeler que les dirigeants de la SNCF facilitaient l'action criminelle des nazis. Peut-être ne savaient ils pas que l'on exterminait les Juifs, encore que les milliers d'assassinats commis en Pologne dès 1939 fussent connus, qu'ils ne pouvaient ignorer que la BBC dénonçait dès 1942 le génocide et que la même année les Alliés annonçaient le futur châtiment des coupables.

Mais même s'ils ignoraient que l'extermination était au bout du voyage, il ne pouvait pas ignorer que le sort des victimes était nécessairement abominable. Quand on amène des enfants, cela ne peut pas être pour travailler ou si c'est pour travailler c'est déjà un crime.

Ils ne pouvaient pas ignorer qu'enfermer et entasser pendant des heures des personnes dans des wagons plombés sans eau et sans hygiène était déjà criminel, même à destination d'un camp français. C'était déjà la mise en oeuvre même de la Shoah. Combien de ces « usagers » sont arrivés fous ou déjà morts de soif au terme des seuls transferts vers les camps d'internement !

Ils ne pouvaient pas non plus ignorer qu'on ne cache pas les activités légitimes. En recommandant d'utiliser des gares isolées, en préconisant des sigles discrets (IATP pour israélites autrichiens, tchèques et polonais) des euphémismes (transports de l'espèce) la SNCF, personne morale, reconnaissait l'existence du crime et signait sa participation pendant que ses cheminots risquaient leur vie contre les convois militaires.

Au moins tout l'état-major de la SNCF est coupable car aucun n'a exprimé la moindre réticence. Ils n'ont pas été condamnés pour cela mais pour leur collaboration. Peu importe puisque les faits sont fautifs, incontestés, indiscutables et commis au nom de la SNCF.

Par conséquent, la SNCF est responsable. En effet toute personne morale est responsable de la commission d'infractions par les personnes dont elle répond, que ce soient des dirigeants ou des salariés plus modestes. Mais cette responsabilité, fort banale dans son principe, n'a rien à voir avec une prétendue responsabilité collective que certains ont cru voir dans ce procès.

Conclusion

Vous confirmerez donc l'espoir que 1200 victimes ont mis dans la justice de la France.

Vous le ferez parce que la SNCF est responsable de la culpabilité de ses dirigeants.

Vous le ferez parce que la SNCF exerçait par convention la puissance publique.

Vous le ferez parce que aucune action n'est prescriptible tant qu'on ne peut pas agir en droit et en fait,

ou mieux parce que l'action est imprescriptible.

Vous le ferez parce que 62 ans après Justice a enfin été rendue.