

7-1-6 Les compagnies de Génie des chemins de fer à l'Ouest

Les sapeurs des chemins de fer de la Wehrmacht (*Eisenbahnpionier*) se disposent en vue de la bataille à venir, en faisant mouvement vers l'Ouest en mars-avril 1944(1). Le 6e régiment de sapeurs des Chemins de fer (*Eisenbahnpioniere Regiment 6.*) dépendant du groupe d'Armées B (*Heeresgruppe B*) est déployé ainsi: I./Eisb.Pi.Rgt.6. à l'Ouest, Normandie-Bretagne, à Ecomoy près du Mans et II./Eisb.P.Rgt.6. au Nord, à Wesquehal, près de Roubaix, tandis que le 3e régiment (*Eis.Pi.Rgt.3.*) dépendant du groupe d'Armées G (*Armeegruppe G*) demeure au Sud de la Loire, à Toulouse, à mi-chemin entre la Méditerranée et l'Atlantique(2). Le Kdr.I./Eisb.Pi.Rgt.6. est affecté à la 7e Armée allemande (*Kdr.d.Eisb.Pi. bei AOK7.*) et le Kdr.II./Eisb.Pi.Rgt.6. à la 15e Armée (*Kdr.d.Eis.Pi. bei AOK15.*)(3). Les unités 1./6. et 2./6. sont chacune à 4 compagnies.(4)

L'organigramme allemand intègre des unités françaises de travailleurs du Génie à disposition pour la remise en état du réseau ferré. "Ce personnel comporte: 1° un organe de commandement comprenant 4 officiers supérieurs, 2 officiers subalternes, 3 sous-officiers, 4 travailleurs; 2° des compagnies de travailleurs en nombre variable. Chaque compagnie est composée de 4 officiers, 16 sous-officiers, 5 caporaux-chefs, 5 caporaux, constituant le personnel d'encadrement et de 150 travailleurs."(5)

Les 12 compagnies françaises étaient disposées en particulier à l'Est et au Nord-Est de manière à assurer le maintien des transports allemands entre Paris et le Reich, ainsi par exemple le long de la ligne Paris-Metz. Le mouvement opéré par le Génie allemand entraîne celui des unités françaises. À la suite du déplacement de trois unités vers la Bretagne et la Normandie, Beauvillé est allé protester auprès du chef allemand des Transports:

"Au cours de l'entretien, le chef allemand des Transports Ouest, faisant allusion à un esprit de collaboration réciproque des deux nations, a déclaré qu'il estimait utile de faire participer les unités françaises de Travailleurs du Génie à l'exécution de tous travaux nécessités par la situation. Cet officier supérieur a appuyé son point de vue en précisant son intention de répartir les unités de Travailleurs du Génie en des points choisis de l'ensemble du réseau ferré français de façon à ce que celui-ci puissent éventuellement coopérer au rétablissement des communications susceptibles d'être endommagées au cours des événements à venir. Il a ajouté qu'une fois en place les unités seraient occupées préalablement à différents travaux, tels que ceux fixés pour les trois unités en cours de déplacements.

Il semble bien que le chef allemand des Transports envisage un véritable déploiement des unités en fonction d'un plan établi.

La thèse ainsi exposée et qui a déjà reçu un commencement d'exécution, va entièrement à l'encontre du point de vue français qui, conformément aux dispositions de la convention d'armistice a consisté à soutenir notre obligation de la seule remise en état des communications détruites du fait de la guerre 39-40 avec, par la suite, une extension aux travaux d'entretien normal.

On s'est toujours efforcé avec l'accord tacite d'ailleurs des autorités allemandes, d'utiliser les unités de Travailleurs du Génie en dehors des zones possibles d'opérations actives. C'est ainsi que les unités ont presque toujours travaillé dans une région située à l'Est de Paris: Ardennes, Meuse, Jura.

On se trouve donc en présence d'un revirement complet des autorités allemandes, et il ne faut pas se dissimuler que toute la politique que nous avons suivie jusqu'ici est de ce fait remise en question. Ceci résulte évidemment d'une situation générale nouvelle à laquelle correspond le changement du titulaire du poste de chef allemand des Transports Ouest.

Une nouvelle démarche auprès de cette autorité n'aurait aucune chance de réussir; il me paraît donc nécessaire d'affirmer une fois de plus notre position par une intervention devant la commission allemande d'armistice.

Il sera vraisemblablement difficile, sinon impossible, de revenir aux modalités premières d'emploi des Travailleurs du Génie. Les inconvénients résultant ou pouvant résulter des exigences allemandes actuelles, tels que:

- le placement de nos unités, à caractère militaire, sous les ordres directs de chefs allemands;
- la situation des cadres officiers et sous-officiers en cas de débarquement où ils risquent d'être englobés dans les opérations;

conduisent à envisager de supprimer aux unités de Travailleurs du Génie leur caractère militaire soit en les transformant en groupements de Travailleurs (cas des Chantiers de la Jeunesse) avec rattachement au ministère des Communications soit en assimilant les cadres au personnel (ingénieurs-adjoints ou agents) des corps civilisés.

Enfin, au minimum il aurait lieu de demander que ces unités ne soient pas utilisées au-delà d'une limite géographique à fixer, comme cela semble avoir été obtenu pour les Chantiers de la Jeunesse."(6)

Avec les vagues successives de bombardements alliés, les compagnies du Génie ne peuvent suffire à assurer les réparations. Les compagnies de pionniers ferroviaires sont complétées par l'Organisation Todt, ainsi que par des convois de construction de Thyssen, Gute Hoffnughütte, Dortmunder Union. Par ailleurs, le Generalleutnant Bertram, de Lille, lance un appel aux travailleurs volontaires à se joindre aux Eisenbahnpioniere, leur offrant 25 f. par heure, avec prime supplémentaire de 50% en cas de travaux dangereux, une prime de 25.000 f. en cas de décès et une de 50.000 f. en cas d'invalidité, ainsi que des rations quotidiennes de 125 g de pain, 50 g de viande, 5 cigarettes et 0,2 l de vin. Cet appel en date du 12 mai 1944 est étendu le 30 à l'ensemble du territoire français(7). Mais l'encadrement allemand qui s'établit entre 1 à 10 et 1 à 20, est insuffisant et expliquera, selon un rapport allemand, "pourquoi le sabotage et l'espionnage ont pu se développer".(8)

© Christian Bachelier, 1996

© SNCF et IHTP-CNRS 2000, pour la présente édition

Reproduction interdite sans l'autorisation expresse de l'auteur

-
- 1- BA-MA, H14 131.
 - 2- BA-MA, H14 24.
 - 3- BA-MA, H14 22.
 - 4- BA-MA, H14 131.
 - 5- AN, F14 13628, convention entre le lieutenant-colonel de Beauvillé, chef de la délégation française à Paris pour les Communications, représentant le secrétaire d'État à la Défense, et la SNCF dont le siège est à Paris, rue Saint-Lazare, n°88, représentée par M. Le Besnerais, directeur général de la SNCF, portant sur l'utilisation des unités de travailleurs du Génie.
 - 6- AN, 72AJ 419, Service de l'Armistice, délégation française pour les Communications, à M. le Chef du gouvernement, secrétaire d'État à l'Intérieur, Direction des services de l'armistice Hôtel Thermal Vichy, objet: remise en question des modalités d'emploi des unités de travailleurs du Génie en zone occupée, Paris, le 1er mars 1944.
 - 7- BA-MA, H14 22.
 - 8- BA-MA, H14 24, Eisenbahnpioniertechnische Auswertung der anglo-amerikanischen Invasion in Frankreich im Sommer 1944, Geheim.