

Marie-Noëlle Polino, John Barzman, Hervé Joly (éd.), *Transports dans la France en guerre, 1939-1945*, Publications des universités de Rouen et du Havre, 2008, 429 p.

Paru dans : *Histoire, économie & société* (2009)

Cette étude collective, issue d'un colloque du GDR « Les entreprises en France sous l'Occupation »¹, aborde tous les aspects de l'économie des transports sous l'occupation, à la fois comme secteur économique, ensemble de réseaux et services. Dans une économie sous contrôle allemand et réorganisée en partie à l'échelle européenne, la question des transports s'avérait cruciale, d'autant plus que les besoins militaires (troupes et armement) créaient des concurrences sur une offre limitée. Quatre grands thèmes regroupent les 21 contributions : réseaux et territoire, économies de guerre, entreprises et entrepreneurs, personnels.

Dans la première partie sont mises en évidence les conséquences de la partition de la France occupée sur les transports et sur la mobilité des personnes et des marchandises. Un des premiers effets est de tracer de nouveaux itinéraires, une nouvelle géographie des transports, aussi bien à l'échelle locale que sur le plan national, et ce, tant pour le transport ferroviaire, routier, que fluvial (ex. l'axe rhénan est devenu totalement allemand, le port fluvial de Paris est au cœur de la capitale sous contrôle allemand et perd sa place majeure, *etc.*). Mais il faut pourtant se déplacer et transporter des marchandises, avec du carburant limité et des véhicules en nombre restreint, d'où des adaptations majeures et des changements dans le poids relatif des modes de transport.

Le second thème abordé est celui des transports vus dans la perspective des économies de guerre, qui les contraignent fortement, voire les handicapent, ou au contraire les renforcent, selon des priorités nouvelles. Avec les conséquences en termes d'approvisionnement et de pénuries qui découlent de ces nouvelles conditions et les stratégies des différents acteurs économiques (par ex. les artisans routiers ou les armateurs) pour tenter d'utiliser au mieux leur faible marge de manœuvre.

Par un changement de l'échelle de l'observation, la troisième partie se focalise sur les entreprises et les entrepreneurs. De la grande entreprise publique (SNCF), semi-publique (transports urbains, compagnies maritimes) ou privée (Calberson), au petit négociant, toutes déploient des trésors d'imagination et de stratégies pour pouvoir fonctionner au mieux, s'appuyant sur des réseaux de connaissances, adaptant la gestion et les processus de décision, *etc.* Toutes doivent aussi, au quotidien, résoudre le casse-tête des législations successives et superposées - allemande et française - et des mesures restrictives d'approvisionnement ou des prix imposés.

Dans une dernière partie plus restreinte, mais qui ouvre des perspectives futures de recherche, est posée la question des personnels (ici de la compagnie de transport urbain de Lyon, des entreprises de transport routier et du personnel du port du Havre). La main-d'œuvre employée est nécessairement une main-d'œuvre qualifiée, spécialisée, dans la plupart des postes. Or tous ces professionnels, cheminots, marins, dockers, sont soumis aux pressions qui se renforcent de mois en mois sur l'ensemble des travailleurs et plusieurs menaces pèsent sur eux, parmi lesquelles la réquisition ou le chômage. Ils sont aussi touchés par les pénuries générales qui contribuent à fragiliser leur santé ou leur force de travail. Ici, ce sont autant les corporations - plus ou moins influentes - que les entreprises qui ont tenté d'apporter des solutions à toutes ces difficultés.

L'ouvrage comprend une vingtaine d'illustrations et de plus d'une quarantaine de tableaux et graphiques, facilement repérables grâce aux tables en fin de volume. On trouvera aussi en annexe de l'article de Joël Forthoffer sur le transport ferroviaire, une chronologie détaillée, qui permet de restituer les grands mouvements dans le contexte de guerre et d'occupation. L'introduction et la conclusion, respectivement signée de Michel Margairaz et de Christian Chevandier, permettent de poser clairement les problématiques et de tracer quelques

¹ GDR 2539 (CNRS), dir. Hervé Joly. Cf. le site internet du GDR où l'on trouvera entre autres des bibliographies, des comptes rendus, *etc.* (<http://gdr2539.ish-lyon.cnrs.fr>).

synthèses utiles sur l'état de la recherche. Au total donc, une édition soignée (chaque partie est également introduite), réalisée sous la direction de Marie-Noëlle Polino (AHICF²).

Françoise Berger (IEP de Grenoble – CNRS-PACTE)

² Association pour l'histoire des chemins de fer en France.