

Henri Lagarde

M. Henri Lagarde est né en 1922 dans l'Aude et est décédé en 2012.

ENREGISTREMENT RÉALISÉ LE 28/03/2012 PAR MADAME MYRIAM FELLOUS-SIGRIST.

STATUT DU TÉMOIN	Cheminot pendant la Seconde Guerre mondiale
FONCTION À LA SNCF	Employé au service du personnel du contrôle des recettes marchandises
DATE D'ENTRÉE ET DE DEPART DE LA SNCF	1940 - 1977
AXE DE L'ÉTUDE	Vie et travail au quotidien pendant la Deuxième Guerre mondiale : mémoire et récits de cheminots
SUJET PRINCIPAL	Cheminot envoyé au STO à Erfurt
THÈMES ABORDÉS	Situation professionnelle dans la première moitié de la guerre Départ pour l'Allemagne et vie quotidienne à Erfurt Libération et retour à la SNCF Les chemins de fer pendant la guerre et ses motivations pour répondre à l'Appel à témoins
OUTIL DE CONSULTATION	CD audio
MATÉRIEL D'ENREGISTREMENT	TASCAM DR-40
DURÉE DE L'ENREGISTREMENT	2 heures 54 minutes 2 secondes
DURÉE APRÈS TRAITEMENT DU SON	2 heures 32 minutes 56 secondes

Communication

Le témoin autorise, à partir du 28 mars 2012, la copie, la consultation, l'exploitation pour des travaux à caractère historique ou scientifique, la diffusion sonore et la publication de la transcription et de l'enregistrement avec mention de son nom, par contrat passé avec l'AHICF à laquelle toute demande d'utilisation à d'autres fins de l'enregistrement et de la présente analyse doit être adressée.

Compte rendu analytique

I – Situation professionnelle dans la première moitié de la guerre

(Plage 02) Henri Lagarde est entré au chemin de fer en avril 1940 [à l'âge de 18 ans] et a terminé sa carrière en 1977. Avant la guerre, il habitait à Luc-sur-Orvieux [Aude] où il alla à l'école jusqu'à ses 17 ans. Son père était agriculteur et sa mère couturière. A la déclaration de la guerre son père était « au régiment » et il a été fait prisonnier à Givet [Ardennes], mais il put s'évader et mit 15 jours pour rentrer à pieds chez lui. (5mn:20s)

(Plage 03) Après avoir obtenu le brevet, il aurait dû poursuivre sa scolarité mais son père étant mobilisé, sa mère lui demanda de travailler. Il entra alors au chemin de fer. A ce moment-là, il n'y « avait que les chemins de fer qui prenaient », il se rendit compte que les autres administrations avaient cessé d'embaucher du fait de la guerre. Il débuta à Lézignan [Lézignan-Corbières, Aude] en avril 1940 puis il partit dans les Chantiers de jeunesse avant de revenir à Mazamet [Tarn]. Le 12 mars 1940 il fut accepté comme auxiliaire mineur à Lézignan [Lézignan-Corbières, Aude]. Le premier jour, il fut affecté à un bureau et dut commencer à faire des calculs, il était comptable. Il travaillait à la taxation des marchandises pour la France et l'Europe. A son arrivée à Lézignan [Lézignan-Corbières, Aude], il s'est formé lui-même en recopiant les opérations. Le client portait une feuille avec les indications sur les marchandises et il fallait recopier en cinq exemplaires (un pour l'arrondissement, un pour le destinataire, un pour l'expéditeur, un pour la gare de destination et un qu'il gardait comme souche). (8mn:24s)

(Plage 04) Lézignan [Lézignan-Corbières, Aude] était en zone libre, il n'y avait donc pas d'Allemands. Au moment de l'Armistice c'était « le bordel ». Il a vu arriver des trains de civils venant de Belgique, de Hollande, des trains de militaires, des trains de matériel militaire comme des canons sur rails par exemple. Il a donc eu beaucoup de travail à Lézignan [Lézignan-Corbières, Aude], qui était un site avec une grande activité et une centaine d'employés. Il faisait des journées de 12 h, parfois 15 h. Il n'avait que 17 ans et n'évoquait guère la situation politique. (7mn:16s)

(Plage 05) Il resta aux Chantiers de jeunesse du 24 mai 1942 au 31 mars 1943. Il passa cette période dans un groupe de huit commandos alpins. Il apprit son départ aux Chantiers de jeunesse par une lettre qu'il reçut à son domicile. C'était un passage obligatoire et les chefs de la SNCF n'avaient pas leur mot à dire. Au « régiment » [c'est le terme employé par le témoin pour parler de son passage aux Chantiers de jeunesse], il passa son temps à arpenter les montagnes. Là il pouvait écrire sans censure, mais le bureau de poste le plus proche était situé à 24 km et il devait s'y rendre à pied. (5mn:14s)

(Plage 06) Après les Chantiers de jeunesse, il rentra comme « mineur facteur » à Mazamet [Tarn]. Le travail y était le même qu'à Lézignan [Lézignan-Corbières, Aude] mais l'activité y était bien moindre, occupant une dizaine d'employés de bureau. Il logeait chez son chef et avait un long trajet à faire pour pouvoir rentrer chez ses parents, il en faisait une partie à vélo. Au cours de l'un de ses voyages, il eut un accident et fut blessé à la jambe gauche, ce qui ne l'empêcha pas de partir en Allemagne. Avec ses premières paies il avait pu s'acheter un appareil photo. (7mn:13s)

II – Départ pour l'Allemagne et vie quotidienne à Erfurt

(Plage 07) Henri Lagarde reçut une notification de mutation de Mazamet [Tarn] à Erfurt [Land de Thuringe, Allemagne], « c'est le chemin de fer qui m'a envoyé là-bas ». Il savait qu'il allait partir, de plus la rumeur disait qu'en cas de défection « on prendrait les parents ». Sans cela, il serait bien parti par l'Espagne car il avait entendu parler d'une filière, il fallait se rendre à l'ambassade américaine de Pampelune [Province de Navarre, Espagne] qui faisait embarquer les volontaires pour l'Angleterre. (2mn:40s)

(Plage 08) Il n'avait pas peur de partir pour l'Allemagne car il est « parti avec des copains ». Ils étaient douze à avoir passé l'examen d'entrée au chemin de fer en même temps. Ils sont donc tous partis pour Toulouse [Haute-Garonne] et se sont retrouvés dans le même baraquement à Erfurt [Land de Thuringe, Allemagne]. Au départ, ils ne connaissaient pas leur destination et une fois arrivés en Allemagne ils furent escortés jusqu'au camp. Ils étaient seize par baraque avec des châlits double de 50 cm. Pour rejoindre l'Allemagne, ils ont mis une semaine sans changer de train et les conditions de vies étaient assez mauvaises. Le train était gardé par

des soldats armés. Certains ont essayé de s'échapper pendant le voyage, notamment aux environs de Montauban [Tarn-et-Garonne], en traversant la forêt ou encore à Limoges [Haute-Vienne] mais les gardiens n'hésitaient pas à les brutaliser pour rétablir l'ordre. Ils ne savaient rien et étaient partis avec des valises pleines de vivres. Arrivés en Allemagne, les conditions de travail étaient dures avec des journées de 12 h qu'ils devaient assurer le ventre quasiment vide. (6mn:34s)

(Plage 09) À son arrivée il fut placé dans la baraque n°4. La Gestapo venait et fouillait une fois par mois les baraquements, c'est pourquoi il n'écrivait pas tout sur son carnet de peur des représailles. Erfurt [Land de Thuringe, Allemagne] était appelée le « Nice allemand », c'était une grande et belle ville où Napoléon était venu [rencontrer le tsar Alexandre 1^{er} en 1808]. Ils étaient libres de circuler dans la ville et il put ainsi visiter le bureau que l'empereur avait occupé. Le camp était situé dans le triage, un peu excentré par rapport à la ville. Là il travaillait 12 h pendant 10 jours successifs avant d'avoir un jour de repos. Les prisonniers qui travaillaient étaient payés et allaient dans les cafés pour y boire de la bière et du cidre. (3mn:21s)

(Plage 10) Il travaillait à la gare avec des Allemands comme le chef de gare, un ancien combattant blessé au cours de la Première Guerre mondiale et qui avait été soigné dans un hôpital français. Dans le triage il était le seul Français et travaillait avec trois Allemands. Il était chargé de faire de la maintenance et notamment le graissage des boîtes d'essieux. Parfois il fit « dérailler des trains » par de petits sabotages comme le remplacement de l'huile par du sable. Il a fait « de l'anti allemand tant qu'[il] pouvait ». Dans le camp il y avait 130 Français et dans les 12 baraquements il y avait également des Belges, des Hollandais ou encore des Russes d'Ukraine. Dans le camp la répression était sévère, il fut ainsi forcé comme tout le reste du camp d'assister à la pendaison de 4 hommes qui avaient volé pour manger, le rituel était le même pour les exécutions par balles. Avec ses camarades, ils avaient mis au point un système assez sécurisé pour pouvoir voler, essentiellement des vivres, ils s'organisaient en cercles concentriques successifs pour protéger et surveiller le noyau agissant. Ils s'entendaient bien entre Français venant de toute la France et c'est ainsi à une centaine qu'ils agissaient pour ces opérations. Les baraquements étaient répartis par nationalités et le camp n'était composé que de cheminots issus des différents pays d'Europe. Le camp pouvait être le théâtre de tensions, il se souvient notamment d'une partie de poker qui dégénéra en bagarre générale causant plusieurs morts. (9mn:20s)

(Plage 11) Dans le camp, il n'y avait pas de gardiens, seulement le chef du camp, un ancien militaire blessé au combat. Ce dernier était très conciliant et à plusieurs reprises il trouva des prisonniers évadés dans le baraquement n° 4 et ne dénonça pas Henri Lagarde et ses camarades. Ce baraquement était un relais pour les prisonniers évadés qui étaient ensuite placés dans des wagons pour fuir. En effet, étant chargé du graissage il avait un accès facile aux wagons. Les militaires présents dans la gare restaient sur les quais et ne descendaient pas sur les voies. (3mn:34s)

(Plage 12) Il put emporter en Allemagne son appareil photo. Il prit notamment une photographie avec un papier où était inscrit « on crève de faim ». Il faisait développer ses photographies dans la ville, le photographe porta ses photos à la Gestapo qui vint chercher les trois hommes présents sur la photographie et les mis en camp de représailles pendant trois semaines. Les conditions de vie dans les baraquements n'étaient pas toujours faciles avec notamment une infestation de punaises, qu'il fallut traiter grâce à une locomotive qui projeta de la vapeur à 120 degrés dans les baraquements. (5mn:29s)

(Plage 13) Henri Lagarde était en contact avec la population locale et entretenait notamment de bons rapports avec son chef de gare qui le protégeait de la Gestapo. A la fin de la guerre ce chef de gare lui demanda de le conseiller sur la conduite à suivre après la défaite allemande. Ces Allemands « étaient nazis par force », ils avaient « peur » des nazis et avaient adhéré au parti par crainte des représailles. (3mn:12s)

(Plage 14) Il s'occupait des trains de marchandises et profitait de sa position pour faire partir des prisonniers de guerre évadés. Il fallait déplomber le wagon en coupant à ras le plombage puis, lorsque le prisonnier était monté, il faisait un petit trou avec une aiguille à côté du scellé et remettait un plomb. Les douanes voyant le plomb n'ouvraient pas le wagon. Chacun avait sur lui un coupe-ongle et une aiguille pour réaliser la manœuvre. (4mn:52s)

(Plage 15) À Erfurt [Land de Thuringe, Allemagne], il tomba malade, un médecin lui donna huit jours de repos mais le médecin de la Gestapo lui ordonna de retourner travailler. De retour au baraquement, la Gestapo vint le rechercher et l'emmena pour l'interroger sur ses activités en France. Suite à cela, il fut reconnu malade et transféré au nettoyage des trains de voyageurs qui passaient entre Berlin et Paris et des trains de banlieue. Il a ainsi fait des travaux moins pénibles, là il travaillait au contact de femmes allemandes avec qui il échangeait

et flirtait. Mais il fallait faire attention car si cela était découvert, la conséquence était l'envoi en « camp de concentration ». Les femmes étaient souvent malades, contaminées par les militaires, et certaines venaient même dans le camp. (4mn:42s)

(Plage 16) Henri Lagarde n'entendit pas parler de la répression des communistes. Ils ne parlaient pas non plus politique dans la baraque. Il explique la stratification du chemin de fer local à Erfurt [Land de Thuringe, Allemagne]. Les Américains ont bombardé le triage et ont tout rasé. Au milieu du triage, il y avait leur camp dans lequel existait un abri. Malgré les risques, il fallait continuer à travailler, les abris n'étant rejoins que lorsque les bombes tombaient. Après les bombardements, il fallait reconstruire mais les bombardements étaient si fréquents qu'il était impossible de travailler. (7mn:41s)

(Plage 17) En Allemagne il a reçu un colis de nourriture envoyé par la SNCF pour Noël 1943. Sa mère lui envoyait également souvent des colis. Ils volaient de la nourriture dès qu'ils le pouvaient. Il n'eut aucune autre nouvelle de la SNCF, seuls ses parents lui écrivaient. (3mn:48s)

(Plage 18) Henri Lagarde a confié au cours de son entretien plusieurs cahiers qu'il rédigea pendant son passage aux chantiers de jeunesse et au cours de son séjour en Allemagne. Dans cette plage il décrit les documents et explique comment il les remplissait et pourquoi il avait décidé de commencer à écrire. Cette plage est à écouter avec les documents. (12mn:22s)

III – Libération et retour à la SNCF

(Plage 19) En avril 1945 quand les américains arrivèrent, Henri Lagarde et plusieurs de ses compagnons partirent. Trois jours après leur départ, ils s'arrêtèrent dans une caserne où il rencontra une femme en provenance d'Ukraine ou de Pologne qui souhaitait rejoindre son mari prisonnier français reparti en France. Le rapatriement par avion était compliqué car les capacités d'embarquement étaient limitées. Henri Lagarde rentra donc en camion car il avait trop de bagages, un voyage qui dura plusieurs centaines de kilomètres. (4mn:22s)

(Plage 20) Tous les Allemands étaient partis quand les alliés sont arrivés. A leur arrivée, ils étaient réfugiés à une quinzaine dans l'abri. Ce sont des soldats canadiens qui les ont libérés, ils leur ont demandé si des Allemands s'étaient mal conduits avec eux, suite à quoi ils en exécutèrent certains. Tout le trafic ferroviaire fut arrêté à Erfurt [Land de Thuringe, Allemagne]. (7mn:08s)

(Plage 21) Ils sont partis dès l'arrivée des Alliés. Après quatre jours de marche, les alliés les ont arrêtés car ils gênaient la montée au front des troupes. Pendant un mois ils ont donc été mis dans un camp allemand avec des sentinelles et ensuite ont été évacués vers la France dès que le front s'est éloigné. De là sont partis des camions par 20 sur des distances de 175 à 200 km et ils étaient transférés ainsi de camions en camions. Ils étaient à environ 700 km de la frontière et il leur a fallu 8-10 jours pour les parcourir. Arrivés à la frontière, ils ont été transféré dans des wagons à bestiaux, ils n'étaient que quatre dans celui où Henri Lagarde est monté. Ils ont alors fait environ 200 km jusqu'à Bar-le-Duc [Meuse]. Ils ne voyaient personne pendant ce voyage, ces trains de marchandises ne passant que par des gares de triage. (4mn:31s)

(Plage 22) Il est rentré le 30 mai 1945 à Lézignan [Lézignan-Corbières, Aude]. Après huit jours de repos, il s'est rendu à la gare où il fut immédiatement repris. Il était alors commis et il fit l'intérimaire pendant dix ans dans toute la région. (7mn:17s)

(Plage 23) Il ne parlait pas avec ses collègues de sa captivité. Il n'y avait pas non plus de commémoration. Il se souvient avoir été choqué d'entendre De Gaulle dire que tous ceux qui étaient partis en Allemagne étaient des « collabos ». Beaucoup de ses collègues avaient connu comme lui la captivité en Allemagne. Cette mémoire était ignorée, « personne ne s'y intéressait ». Il se rappelle qu'à Carcassonne [Aude] il y avait un centre de rapatriés, mais il n'y passa pas. Après le retour d'Allemagne, des primes furent versées aux déportés mais lui n'y eut pas droit car il n'était pas allé en camp de concentration. Lézignan [Lézignan-Corbières, Aude] ne fut pas touché pas les combats. (6mn:08s)

(Plage 24) Henri Lagarde a vu la gare et les effectifs de Lézignan [Lézignan-Corbières, Aude] évoluer au fil de sa carrière. Il fut le témoin de la lutte entre le chemin de fer et la route. (4mn:20s)

(Plage 25) Henri Lagarde participa à plusieurs grèves, mais il pense qu' « elles n'ont servi à rien ». Il était adhérent à la CGT. L'un de ses camarades de captivité était le « porte-drapeau » de Doriot, ce qui lui valut d'être envoyé sur le front russe en représailles par les nazis. C'est pourquoi il ne fit jamais étalage de ses convictions politiques. Pour Henri Lagarde, la question politique était également problématique pour les Allemands qui devaient adhérer au nazisme sous peine de représailles, « ceux qui n'étaient pas nazis ils étaient tués ». Henri Lagarde partit à la retraite en 1977 après avoir obtenu le grade de commis principal de classe D, ce qu'il explicite. (8mn:28s)

IV – Les chemins de fer pendant la guerre et les motivations pour répondre à l'Appel à témoins

(Plage 26) Il a un avis mitigé sur le rôle de la SNCF pendant la guerre, il y eut à la fois des résistants et des collaborateurs. Il a vu la SNCF changer après la guerre, les Allemands étant partis avec les camions qu'ils trouvaient, tout dut passer par le train. A Luc [Luc-sur-Orbieu, Aude], il y avait des échanges de denrées alimentaires avec d'autres régions pendant et après la guerre. Tout cela passait par les trains grâce « aux types du centre » de triage. (7mn:05s)

(Plage 27) Il a décidé de répondre à l'Appel à témoins « pour que ça se sache qu'en Allemagne il n'y avait pas que des vendus ». (2mn:16s)