

GESCHICHT

TRAVAIL FORCÉ

Lost Highway

Vincent Artuso

Les premiers tronçons de l'autoroute A48, dans l'Eifel, ont été construits par des hommes réduits en esclavage par les nazis. Beaucoup d'entre eux venaient du Luxembourg. C'est cette histoire que Wolfgang Schmitt-Kölzer raconte dans son dernier livre.

Rien n'est plus banal qu'une autoroute. Elle mène au boulot ou au supermarché, à la maison de campagne ou à l'appartement loué en ligne. Mais lorsque la première d'entre elles fut ouverte au trafic, en 1908 (le Long Island Motor Parkway), les avocats du progrès technique savaient que la voiture allait révolutionner nos sociétés. Certains de ces rêveurs étaient des antihumanistes affirmés, comme les futuristes italiens qui voulaient noyer le vieux monde dans son sang et projetaient leurs fantasmes de vitesse sans limites et de puissance mécanique sur le fétiche autoroute. Les nazis partageaient cette utopie. Dès leur arrivée au pouvoir, ils lancèrent la construction du réseau autoroutier le plus vaste de l'époque. Les « routes du Führer » étaient appelées à relier tous les points d'un empire censé durer mille ans. Ainsi, selon les plans conçus dans les années 1930, l'actuelle A48 allemande devait, partant de Coblenz, passant

par Trèves et Luxembourg, rejoindre Paris. Dans « Bau der Reichsautobahn in der Eifel - Eine Regionalstudie zur Zwangsarbeit », Wolfgang Schmitt-Kölzer raconte comment, et surtout dans quelles conditions, en furent construits les premiers tronçons, entre 1939 et 1941.

Il rappelle tout d'abord que ce ne sont pas les chantiers autoroutiers qui ont permis aux millions d'Allemands réduits au chômage par la Grande Dépression de retrouver un emploi. Ces chantiers n'ont jamais employé plus de 130.000 personnes. Ce qui signifie que très rapidement le régime nazi a dû recourir à la contrainte pour mobiliser le « matériau humain » nécessaire à la réalisation de ses projets. Le cas du chantier de l'A48, lancé en 1939, le montre parfaitement. Jusqu'en 1941, s'y sont succédées différentes catégories de travailleurs forcés, aux conditions de travail de plus en plus inhumaines, à mesure que l'on avançait dans le temps et dans les profondeurs du classement racial nazi. Schmitt-Kölzer a reconstitué leur histoire grâce à un travail de recherche impeccable, qui l'a notamment mené au Bundesarchiv de Berlin, aux Archives générales du Royaume à Bruxelles, aux Archives nationales de Luxembourg, tout comme aux ar-

chives du Land de Hesse ou celles de Rhénanie-du-Nord-Westphalie.

Son livre est très bien documenté, c'est sa principale qualité. Il lui manque néanmoins un fil rouge et son format manque de clarté. Dans l'introduction, on trouve par exemple un fort utile rappel des catégories de travailleurs forcés, définies par la recherche historique sur le Troisième Reich. L'auteur ne porte cependant son choix sur aucune d'entre elles et n'en propose pas lui-même. Ce flou méthodologique mène à une construction ni tout à fait chronologique, ni tout à fait thématique. Certains chapitres sont narratifs, d'autres consistent en une compilation de fiches thématiques (les entreprises, les camps de travail, les Kapos, etc.). Il y a aussi des encadrés consacrés à des sujets précis, qui ne sont pas sans intérêt mais ne rendent pas forcément la lecture plus aisée. Enfin, la dernière partie rassemble de brèves biographies des 54 « juifs » du Luxembourg déportés sur le chantier en 1941. Cela étant précisé, il ne faut pas perdre de vue que ce livre fournit des informations essentielles à une meilleure compréhension du fonctionnement du régime nazi dans l'Ouest de l'Allemagne et au Luxembourg.

Au-delà d'une aspiration pédagogique évidente, ce livre témoigne

aussi d'une démarche engagée. Schmitt-Kölzer a à cœur de rappeler les responsabilités des entreprises qui avaient décroché des contrats sur le chantier de la Reichsautobahn, comme la société Holzmann, qui fut la plus grande entreprise du bâtiment et travaux publics de la république fédérale allemande. Après la guerre, elle a gagné l'ensemble des procès intentés par d'anciens travailleurs forcés et ne paya pas un Pfennig de dédommagement, jusqu'à sa faillite retentissante, en 1999.

54 juifs luxembourgeois sur l'A48

Il en alla de même pour la société Christian Krutwig qui ne reconnut jamais avoir eu recours à la main-d'œuvre servile, jusqu'à sa disparition définitive en 1959. C'est pourtant elle qui, à l'automne 1941, avait exploité la force de travail des « Juifs » du Luxembourg déportés sur le chantier. Quant à la Strabag (Strassenbau AG), elle a adhéré à la fondation « Stiftung, Verantwortung und Zukunft », chargée depuis 2000 d'indemniser les anciens travailleurs forcés, sans jamais toutefois admettre explicitement son implication dans les crimes du régime nazi. C'est la Strabag qui, avec Krutwig, gé-

Wolfgang Schmitt-Kölzer

Bau der
„Reichsautobahn“ in der Eifel
(1939-1941/42)

Eine Regionalstudie zur Zwangsarbeit



rait le camp de travailleur forcés de Wittlich, une dépendance du camp de concentration de Hinzert.

Ce sont d'abord des Allemands qui furent contraints de travailler sur le chantier de l'A48, dans le cadre du « Reichsarbeitsdienst », sorte de service militaire économique, puis dans celui de la « Sicherstellungsverordnung ». Cette ordonnance de 1938 permettait à l'Etat de réquisitionner n'importe quel travailleur pour l'astreindre à une tâche jugée prioritaire. « Mit dieser Verordnung war der Arbeitsvertrag als Grundlage des Arbeitsverhältnisses beseitigt » (p. 98), écrit Schmitt-Kölzer. En 1939, le droit de résiliation fut également restreint. Seule l'administration pouvait dès lors décider qui était autorisé à quitter son poste. Les réquisitionnés « ordinaires » restaient cependant des hommes libres - en théorie du moins. Tel n'était pas le cas des soi-disant « Zöglinge », généralement des jeunes gens qui, astreints au service du travail, avaient été condamnés pour mauvaise conduite. C'est pour les accueillir que fut créé le camp d'internement de Hinzert. Au printemps 1940, près de 330 de ces « Zöglinge », soumis à un régime carcéral particulièrement dur, étaient exploités sur le chantier de l'A48, obligés de travailler 13 heures

par jour, par des températures pouvant tomber jusqu'à moins 20 degrés dans l'Eifel, durant l'hiver. A partir de l'été, ils furent remplacés par des prisonniers de guerre.

Jusqu'à 2.000 soldats français, capturés en mai et juin 1940, durent travailler sur le chantier. Dans l'ensemble ils furent plutôt bien traités - si l'on considère qu'ils étaient à la merci des nazis. Durant l'hiver 1940, un prisonnier originaire du Havre traita Hitler de « cochon » devant témoins. Les geôliers allemands le rouèrent de coup et l'obligèrent à passer la nuit nu, dans la cour, en plein hiver. Au bout de quelques jours, le Havrais succomba à ce traitement. Mais au-delà de ce cas extrême, les Français vivaient une sinécure, comparé à ce qu'avaient à endurer les « travailleurs civils » d'Europe de l'Est. Les « Polen-Erlasse », promulgués par Heinrich Himmler le 8 mars 1940, avaient ainsi réduit des millions de Polonais au rang de sous-hommes corvéables à merci. La plupart d'entre eux avaient été raflés dans leur pays d'origine et emmenés en Allemagne. Parmi eux se trouvaient toutefois aussi des prisonniers de guerre qui, en mai 1940, s'étaient vus offrir la « liberté », à condition d'accepter de travailler pour le Reich. Ceux-là avaient troqué un statut protégé par le droit

international, mais systématiquement bafoué par les Allemands, contre celui d'esclave racial.

Plusieurs catégories de « sous-hommes »

Au début de l'année 1941, l'avancée des travaux restait extrêmement lente. Avec l'invasion allemande de l'URSS, une bonne partie de la main-d'œuvre fut de surcroît retirée du chantier, notamment les prisonniers de guerre français. Leurs gardiens étaient partis au front. Pour le Gauleiter Gustav Simon l'autoroute était un projet de prestige qui devait à tout prix être mené à son terme. Lui qui dirigeait le parti nazi dans la région de Trèves et Coblenze ainsi que l'administration allemande du grand-duché occupé, ordonna l'envoi de prisonniers politiques luxembourgeois sur le chantier. Ils furent près de 700, pour la plupart des fonctionnaires mais aussi des avocats, des médecins, des hommes politiques ou des syndicalistes, tous jugés peu fiables par le régime nazi : le journaliste et écrivain Tony Jungblut, le leader syndicaliste Michel Hack, le résistant Albert Wingert, l'avocat-général Robert Als, nommé ministre de l'Epuration après la Libération, l'avocat Lambert Schaus, ministre des Affaires écono-

miques et de la Force armée dans les années 1950, ou Robert Krieps, futur ministre de la Justice et président du LSAP qui au moment de son arrestation n'avait que 18 ans.

Si ces hommes avaient été contraints aux travaux de terrassement c'était parce que la main-d'œuvre faisait défaut mais c'était aussi parce que le régime d'occupation voulait les humilier et les briser. Tel fut probablement aussi le cas pour les 54 « Juifs » du Luxembourg forcés de rejoindre le chantier en septembre 1941. Seul l'un d'entre eux, Karl Juda, parvint à s'évader et survécut à la guerre. La plupart des autres furent déportés, avec leurs familles, vers le ghetto de Lodz, le 17 octobre 1941. Presque tous périrent. Quant à la construction de l'autoroute, elle s'arrêta définitivement en décembre 1941. En 1945, les tronçons terminés de l'autoroute furent empruntés par les chars Américains qui fonçaient vers le Rhin. L'évocation de cet événement, dans un article d'après-guerre, amena Tony Jungblut à considérer que, tout compte fait, les souffrances des travailleurs forcés n'avaient pas été complètement vaines.