Ancienne gare de déportation de Bobigny

LIEU DE DÉPART DES JUIFS DE FRANCE VERS AUSCHWITZ-BIRKENAU | JUILLET 1943-AOÛT 1944

La Seconde Guerre mondiale fit 55 millions de morts, dont une majorité de civils. Aux victimes militaires, à celles de la répression (résistants, otages et personnes massacrées), à celles des bombardements, s'ajoutent les morts des persécutions nazies (les Juifs, les Tziganes, les handicapés physiques et mentaux ou les homosexuels).
Pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, la destruction d'un peuple fut programmée sur les bases d'une haine antisémite qui allait conduire à un génocide massif et industrialisé d'au moins 5,2 millions de Juifs d'Europe. 2 700 000 personnes furent assassinées dans les chambres à gaz des centres de mise à mort, 1 300 000 par les Einsatzgruppen, 800 000 de privations dans les ghettos.
En France, la « solution finale » entraîna la déportation de près de 74 000 déportés, par 74 convois, entre mars 1942 et août 1944. Moins de 5 000 revinrent. Avec le camp de Drancy et les gares du Bourget et de Bobigny, la banlieue Nord-Est de Paris fut au cœur de cette machinerie du meurtre.

Jamais un conflit n'avait laissé autant de traces matérielles et psychiques, sur un si grand territoire. Parmi ces traces, l'ancienne gare de déportation de Bobigny fut le lieu de départ de près d'un tiers des Juifs déportés de France vers Auschwitz–Birkenau de juillet 1943 à août 1944.

Ce carnet constitue un support pour la visite. Il complète les documents proposés sur un site qui, jusqu'au début des années 2000, était encore industriel. Cette exposition participe à la réhabilitation de ce lieu de mémoire et d'histoire et s'inscrit dans un projet conçu autour de la conviction que connaître le passé est une condition absolue pour comprendre le présent et mieux penser l'avenir.

Cette exposition
a été conçue à l'initiative
de la Ville de Bobigny,
avec le soutien de
l'Union Européenne
et de la Fondation pour
la Mémoire de la Shoah.
Elle a été réalisée grâce
au soutien de la SNCF.

Commissariat de l'exposition
Anne Bourgon, Ville de Bobigny
Thomas Fontaine, historien

Conseil scientifique
Denis Peschanski, historien
Serge Klarsfeld, historien et avocat
Stefan Martens, historien
Renée Poznanski, historienne
Anne Raulin, anthropologue

Conception graphique
LM communiquer, Laurence Madrelle,
Thanh Phong Lê, graphistes
Marie Lejault, coordinatrice
Dessin original de Martin Étienne,
sur la base du diagnostic patrimonial
de Bertrand Monchecourt, architecte
du Patrimoine

Réalisation de l'exposition
Edecom, Michel Batal
Anacua, Alain Lambert

Remerciements
Marie-Noëlle Polino, Association pour
l'histoire des chemins de fer en France
(AHICF). Lucien et Micheline Tinader,
Association fonds mémoire d'Auschwitz
(AFMA). Louise Cohen, Association des
familles du Convoi 73. Benoît Pouvreau,
Bureau du patrimoine du Conseil général
de Seine-Saint-Denis. Steve Eichler,
volontaire européen à la Ville de Bobigny

6 Drancy, Le Bourget, Bobigny :
trois lieux de la déportation des Juifs de France

10 Histoire et mémoire d'un lieu

20 Le site durant l'occupation allemande, 1943–1944

22 De Bobigny à Auschwitz

26 Temps de la déportation

32 L'organisation des convois

42 L'arrivée à Auschwitz–Birkenau

Drancy, Le Bourget, Bobigny : trois lieux de la déportation des Juifs de France

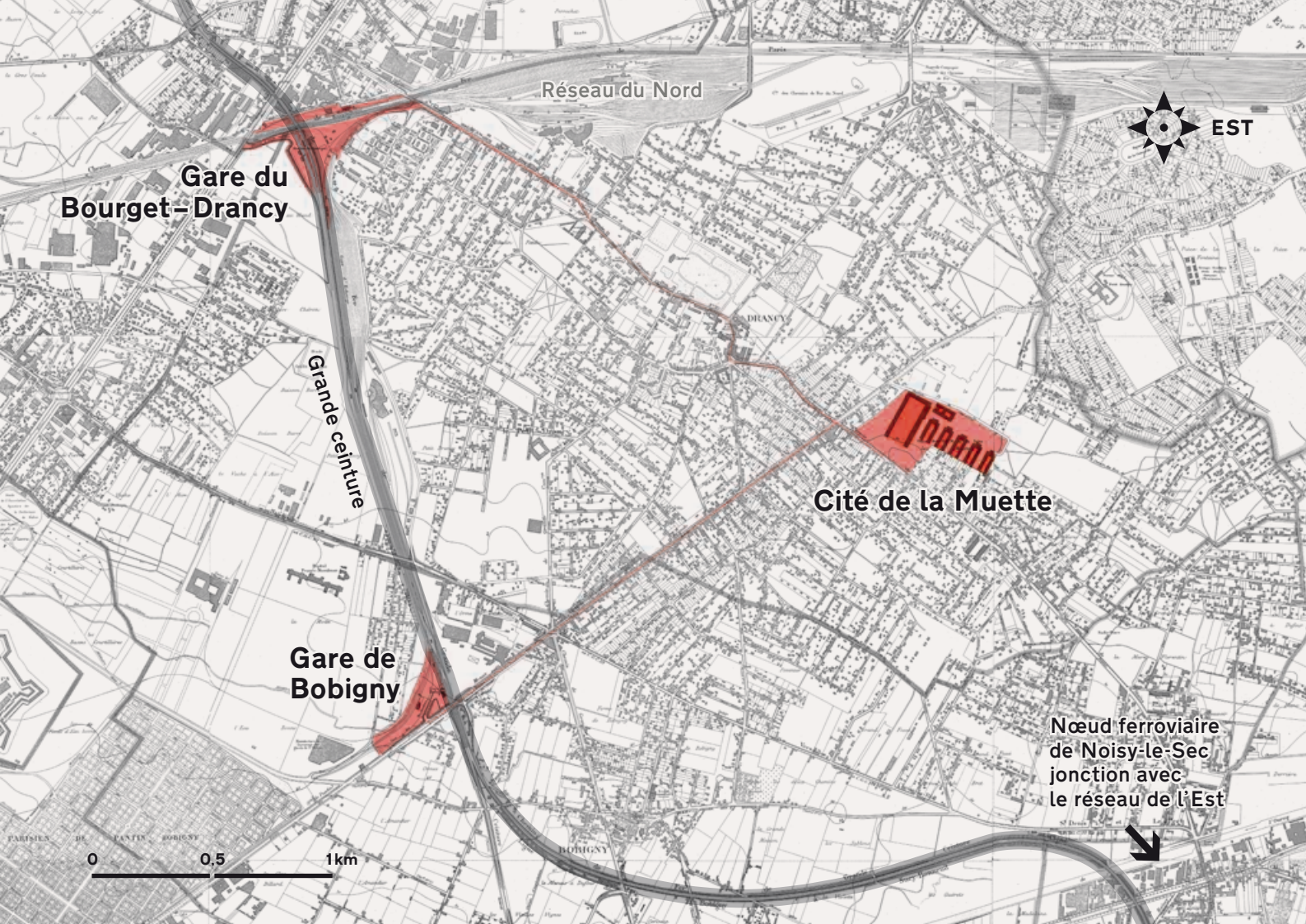
Le camp de Drancy, installé à la cité de la Muette, fut en France le principal centre d'internement et de rassemblement des Juifs raflés sur l'ensemble du territoire. De 1942 à 1944, 67 000 des 74 000 Juifs déportés de France en sont partis vers le « camp d'extermination » d'Auschwitz-Birkenau. Deux gares jouèrent un rôle essentiel dans ce dispositif : celle du Bourget puis celle de Bobigny.

De juin 1942 à juin 1943, les convois furent d'abord formés en gare du Bourget : 41 au total déportèrent près de 40 000 personnes. Ils utilisaient le réseau de la Grande ceinture, passaient à Bobigny, avant de rejoindre le nœud ferroviaire de Noisy-le-Sec puis la voie de l'Est, en direction du Reich.

À partir de juillet 1943 et jusqu'en août 1944, les SS en charge de l'organisation du génocide des Juifs forment les convois en gare de marchandises de Bobigny : 21 trains, déportant plus de 22 500 personnes, quittent ainsi la France.

Lors du premier quart du XXe siècle, cette partie du département connaît une forte extension du tissu pavillonnaire. La cité de la Muette à Drancy, dont la construction débute en 1932, est un ensemble d'habitations à bon marché (HBM) qui entendait proposer des logements sociaux collectifs modernes et une offre locative alternative. On distingue nettement le réseau ferroviaire de la Grande ceinture, qui relie les deux gares du Bourget et de Bobigny.

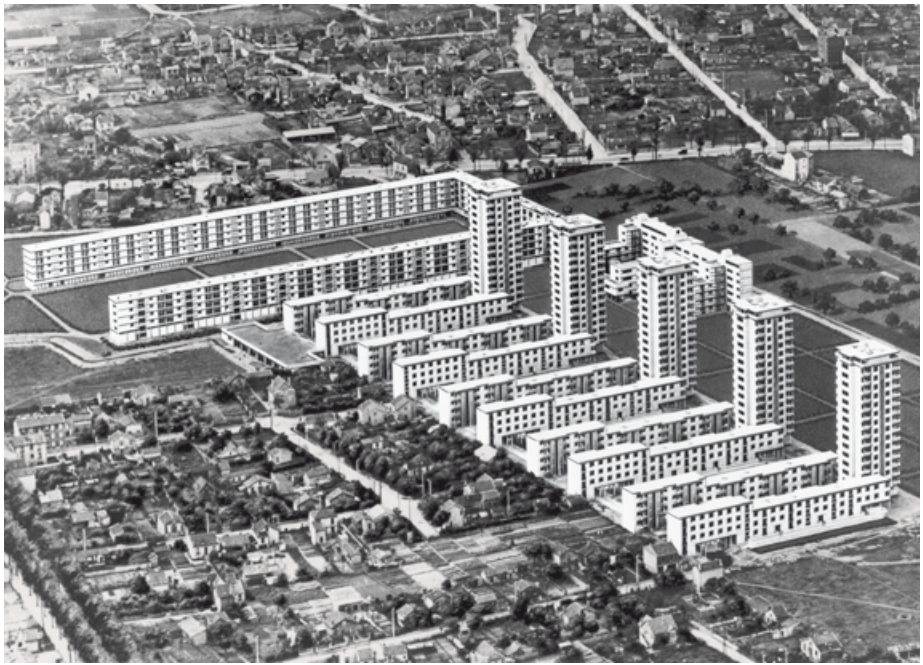
Atlas du département de la Seine, 1930-1936. Bureau du patrimoine, IGN


Réseau du Nord
EST
Gare du
Bourget – Drancy
Grande ceinture
Cité de la Muette
Gare de
Bobigny
Nœud ferroviaire
de Noisy-le-Sec
jonction avec
le réseau de l'Est
0
0,5
1km

La cité de la Muette

Conçue par les architectes Eugène Beaudouin et Marcel Lods à la demande d'Henri Sellier, ministre de la santé de Léon Blum, la cité de la Muette comprend cinq tours de quatorze étages, démolies en 1976, associées à des bâtiments bas en «peignes» ou en «redents», et à une construction de quatre étages en U. La cité est restée inachevée du fait de la crise économique. Le bâtiment en forme de U sert à partir de juillet 1940 de camp pour les prisonniers de guerre français et britanniques puis, jusqu'en juillet 1941, de camp pour les «ressortissants de puissances ennemies» (civils anglais et du Commonwealth). À partir du 20 août 1941, ce bâtiment est réquisitionné pour interner les Juifs raflés dans Paris. À partir du printemps 1942 et jusqu'en août 1944, il devient le principal camp d'internement et de transit des Juifs de France vers Auschwitz–Birkenau.

Cité de l'architecture et du patrimoine, centre d'archives d'architecture du XXe siècle



La gare du Bourget-Drancy

Elle est située à la jonction de la ligne Paris-Soissons et du réseau de la Grande ceinture. De juin 1942 à juillet 1943, 41 convois de Juifs y sont formés pour Auschwitz–Birkenau.
Elle n'a jamais cessé de fonctionner comme gare de voyageurs.

Archives communales de la Ville de Bobigny

La gare de Bobigny

Le bâtiment des voyageurs de la gare de Bobigny est construit en 1928 pour les usagers de la Grande ceinture et de sa ligne complémentaire. Une gare marchandises est également installée au début des années 1930.
Le trafic voyageurs est supprimé en 1939, le bâtiment servant alors de logement pour les cheminots de la gare marchandises.
Entre juillet 1943 et août 1944, c'est depuis la zone marchandises que partent les 21 convois de Juifs de France vers Auschwitz–Birkenau.

Archives Communales de la Ville de Bobigny

Histoire et mémoire d'un lieu

La gare de Bobigny fut d'abord une banale gare de la Grande ceinture. Le bâtiment des voyageurs est construit en 1928 mais, peu rentable, le trafic des voyageurs s'arrête en mai 1939. Une gare marchandises fut également édifiée au début des années 1930. Ses embranchements secondaires desservaient le fort militaire d'Aubervilliers et les usines alentours, dont l'imprimerie du journal L'Illustration. Elle servait aussi aux exploitants maraîchers de Bobigny et des environs.
C'est ce vaste site qui est utilisé par les Allemands pour déporter les Juifs de France.

Après avoir été, de juillet 1943 à août 1944, le lieu de départ des internés de Drancy vers Auschwitz–Birkenau, la SNCF continue d'utiliser le site après la guerre, l'activité marchandises se poursuivant jusqu'à la fin des années 1970.

À partir de 1954, des espaces de la gare marchandises sont loués à une entreprise de récupération de métaux, qui recouvre d'amoncellements de ferraille une partie puis, à partir des années 1980, la totalité du site. Ce n'est qu'au début des années 2000 que le ferrailleur cesse son activité et quitte les lieux.

Dans ces conditions, durant toutes ces années où le souvenir du génocide des Juifs n'est pas au centre des commémorations nationales, aucune mémoire de la « gare de déportation » ne réussit à émerger.

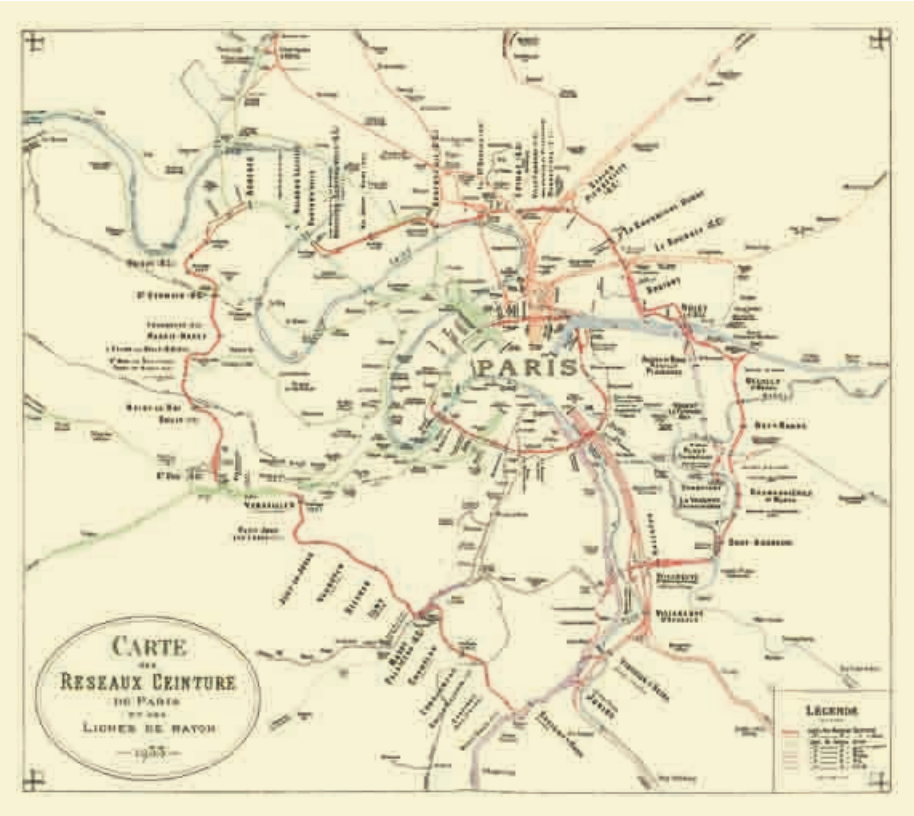
Le site au début du XXIe siècle, avant le départ de l'entreprise de ferraillage.
Ville de Bobigny, Sylla Grinberg

Une gare de la Grande ceinture

La ligne ferroviaire de la Grande ceinture est créée à partir de 1875 pour doubler la Petite ceinture et faciliter les échanges entre les différents réseaux nationaux.

La gare de Bobigny est initialement une simple halte construite au début des années 1880, dans le cadre de l'arrivée du chemin de fer. Le paysage était alors encore largement rural.

À partir de 1938, le site appartient à la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) qui vient d'être créée.



L'Aventure de la Grande ceinture, Éditions la Vie du rail

Le modèle architectural du bâtiment des voyageurs, d'inspiration rationaliste, est directement emprunté aux gares de la ligne de Saintes à Royan, en Charente-Maritime, construites dans les années 1910. Il est aussi repris à Bry-sur-Marne, Neuilly-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne.

Archives Communales de Bobigny

Le matériel roulant utilisé à la gare de Bobigny provenait du dépôt situé le long de la voie de la Grande ceinture. Durant la guerre, en raison des demandes allemandes, ce dépôt avait une activité importante.
Un embranchement secondaire reliait la gare de marchandises de Bobigny à l'imprimerie du journal l'Illustration dont la tour est visible en arrière-plan.

L'Aventure de la Grande ceinture, Éditions La Vie du rail

Pendant l'entre-deux-guerres, la gare de Bobigny s'inscrit dans un paysage caractérisé par la présence à la fois de parcelles agricoles et de petits pavillons. En arrière-plan, on aperçoit les tours de la cité de la Muette. Archives Communales de Bobigny

C'est par la route des Petits-Ponts, aujourd'hui avenue Henri Barbusse que les Juifs internés au camp de Drancy arrivaient à la gare de Bobigny.
Ils parcouraient en autobus les 2 km qui séparent la cité de la Muette de la gare. Archives Communales de Bobigny

Après la guerre un site industriel

La gare marchandises, construite au début des années 1930 pour faciliter les relations entre les embranchements privés et le réseau ferré du Nord et de l'Est, se développe sur un vaste site : avec une halle marchandises, un quai découvert, des surfaces de stockage et des voies de garage, des installations techniques (balance, grue) et des bureaux.

Après la guerre, avec la fin progressive de son utilisation par la SNCF et l'installation du ferrailleur qui utilise les infrastructures ferroviaires pour le stockage et les expéditions, la gare marchandises change totalement de visage.

Le départ du ferrailleur permet au site de retrouver un aspect proche de celui qu'il avait durant la guerre. Seul changement important : la disparition de la rampe d'accès des véhicules à la cour voyageurs, celle utilisée pour amener les déportés.

À la place est construit un promontoire, soutenu par un grand mur, qui permettait de déverser les métaux directement dans les wagons ouverts en contrebas. La voie qui longeait ce mur était celle où stationnaient les convois de déportation.

Le lieu vu depuis la Cité de l'Étoile, en 2004. Ville de Bobigny, Sylla Grinberg

Le lieu en 2006. Ville de Bobigny, Sylla Grinberg

Mémoire de la gare de la déportation

Dès l'immédiat après-guerre, les familles et associations de victimes, le Consistoire (chargé d'organiser le culte hébraïque), commémorent à Drancy les morts en déportation.

À Paris, les cérémonies ont d'abord lieu à la synagogue de la rue de la Victoire et au cimetière du Père-Lachaise. À Bobigny, trois plaques commémoratives sont apposées en 1948 sur le bâtiment des voyageurs par des associations d'anciens déportés, en présence du ministre des Anciens combattants et du président de la SNCF.

Les logements de la cité de la Muette étant vite réhabilités, c'est surtout au Mémorial du martyr juif inconnu, rue Geoffroy-l'Asnier à Paris que se déroulent, à partir des années 1950, les principales commémorations.

Mais jusque dans les années 1970-1980, la mémoire du génocide n'est pas encore centrale dans les mémoires de la Seconde Guerre mondiale. Ce n'est qu'en 1976 qu'un monument (une statue de Shlomo Selinger) est érigé à Drancy à l'initiative de la municipalité, auquel est ensuite ajouté un wagon témoin. À Bobigny, la poursuite sur le site de l'activité marchandises de la SNCF, puis l'installation d'un ferrailleur, empêchent toute commémoration analogue.

La transformation du site en un lieu de mémoire et d'histoire commence dans les années 1990, sous l'impulsion de la Ville de Bobigny et d'associations d'anciens déportés, alors que le bâtiment des voyageurs est menacé de destruction.
En 2005, le départ du ferrailleur et la reconnaissance du site comme Monument historique rend possible un projet d'aménagement.

Septembre 1948, des plaques commémoratives sont apposées. Elles rendaient un hommage aux 100 000 déportés «partis de cette gare» (un chiffre erroné), «dont la plupart ont péri dans les camps d'extermination nazis», et aux cheminots résistants. Elles n'évoquaient pas le fait que les déportés de cette gare étaient juifs.

«Des balbyniens dans la guerre» ANACR-FNDIRP

En 1992, la mairie de Bobigny appose une nouvelle plaque faisant explicitement référence à la déportation depuis cette gare de 22 400 Juifs de France. Aujourd'hui, une seconde plaque rend également hommage aux déportés du convoi n° 73.

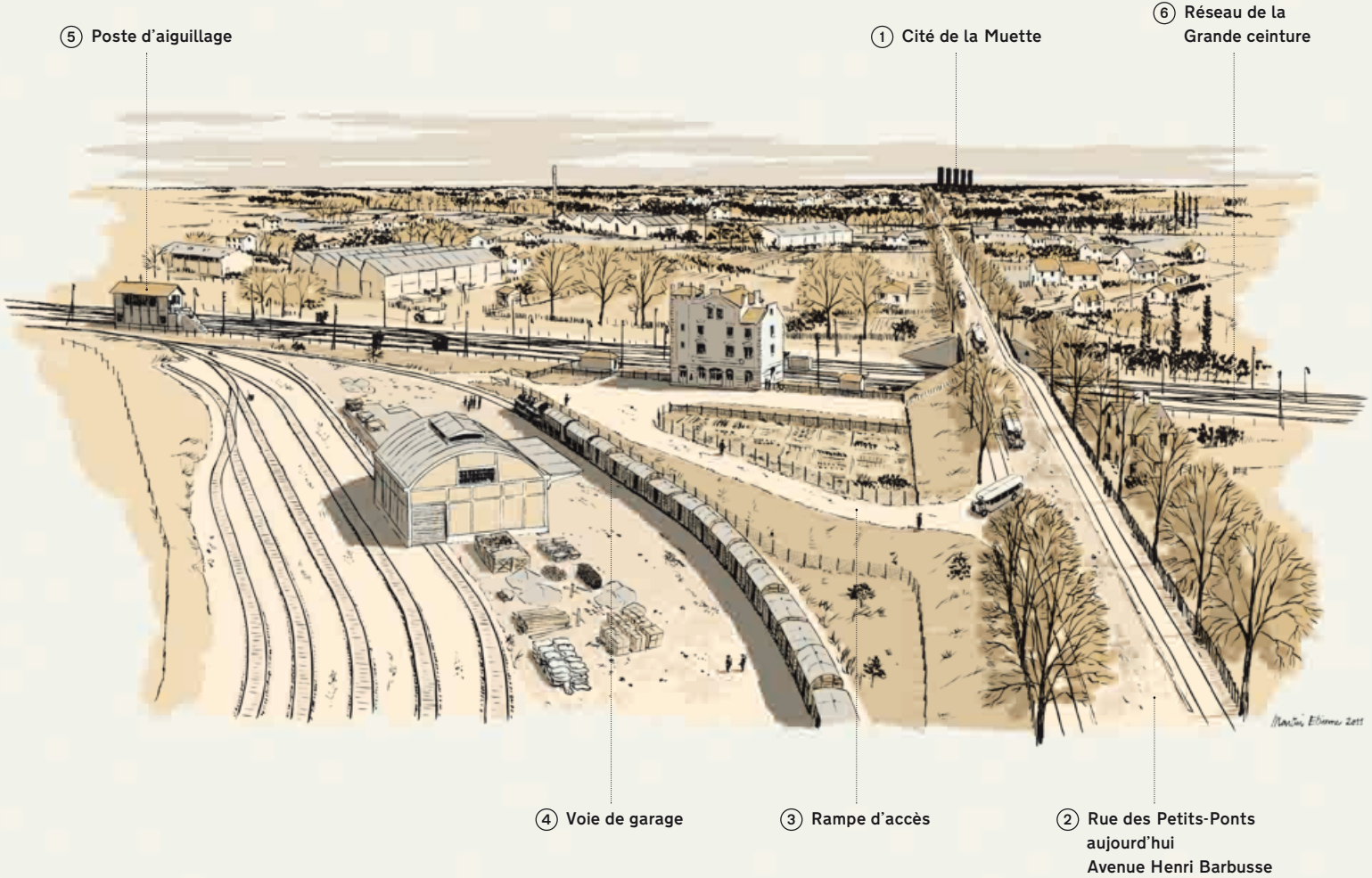
Ville de Bobigny, Henri Perrot

Le site durant l'occupation allemande, 1943–1944

Durant l'Occupation, on accédait au site et au parvis de la cour voyageurs depuis l'avenue par un escalier. Les véhicules descendaient par la rampe. Une barrière permettait de passer de la cour à la gare marchandises. Le bâtiment situé à gauche du bâtiment voyageurs était celui des lampistes, le personnel chargé d'entretenir les feux de position des trains. Du côté de la gare marchandises, plusieurs voies facilitaient le trafic. L'une d'elle, la plus proche de la rampe, servit lors des départs en déportation. Au bout du site, un poste d'aiguillage permettait le raccordement au réseau de la Grande ceinture.

Les étapes de la déportation

1. Rassemblement des internés et départ de Drancy
2. Transfert en autobus en passant par la route des Petits-Ponts (aujourd'hui avenue Henri Barbusse)
3. Accès au site par la rampe, puis par le portail ouvrant sur la gare marchandises
4. Embarquement sur une voie de garage, où un train est stationné depuis la veille
5. Jonction avec le réseau de la Grande ceinture
6. Départ du convoi en direction de Noisy-le-Sec et du réseau Est, vers le Reich


5 Poste d'aiguillage
1 Cité de la Muette
6 Réseau de la Grande ceinture
4 Voie de garage
3 Rampe d'accès
2 Rue des Petits-Ponts aujourd'hui Avenue Henri Barbusse

De Bobigny à Auschwitz

De mars 1942 à août 1944, près de 74 000 Juifs sont déportés depuis la France vers l'Est. Auschwitz, principal camp de mise à mort, est la destination de la plupart d'entre-eux.

Le découpage de la France induit des lieux de départ différents. Les Juifs arrêtés en zone Nord et en zone Sud sont internés à Drancy et partent, à partir de juillet 1943, de la gare de Bobigny. Ceux arrêtés dans le Nord-Pas-de-Calais sont rassemblés à Lille et partent, dans un premier temps, pour la Belgique.
Dans toute l'Europe, des Juifs ont été déportés et assassinés à Auschwitz : Allemands, Polonais, Slovaques, Tchèques, Français, Belges, Hollandais, Italiens, Grecs, Hongrois, etc.

Moins de 5 000 Juifs de France reviennent en 1945. Au total, au moins 2,7 millions de Juifs d'Europe ont été gazés à Auschwitz–Birkenau et dans les cinq autres centres de mise à mort installés par les nazis : à Belzec, Chelmno, Maïdanek, Sobibor et Treblinka. En ajoutant les victimes mortes de faim dans les ghettos, les fusillés par les Einsatzgruppen, ces groupes mobiles de tuerie opérant sur le front de l'Est, les nazis ont exterminé plus de 5,2 millions de Juifs d'Europe.

- ➡ Principaux itinéraires empruntés par les convois de déportés juifs à Auschwitz
- ● Points de départ
- ▲ Principaux camps de rassemblement en France
- ◆ Centres de mise à mort

EST
Oslo
Tallin
Kaunas
Mer du Nord
Mer Baltique
Amsterdam
Berlin
Varsovie
TREBLINKA
CHELMNO
SOBIBOR
MAÏDANEK
BELZEC
Bruxelles
Lille
Amiens
DRANCY
LE BOURGET
BOBIGNY
Caen
Rouen
Rennes
Paris
Nantes
Angers
PITHIVIERS
BEAUNE-LA-ROLANDE
Tours
Dijon
Cracovie
AUSCHWITZ
Vienne
Budapest
Limoges
Vichy
Clermont-Ferrand
Lyon
Bordeaux
Toulouse
LE RÉCÉBÉDOU
GURS
NOÉ
BRAM
RIVESALTES
Avignon
LES MILLES
Marseille
Rome
Mer Adriatique
Mer Noire
Salonique
Mer Égée
Athènes
Océan Atlantique
Mer Méditerranée
0
200
400 km

Les acteurs du génocide

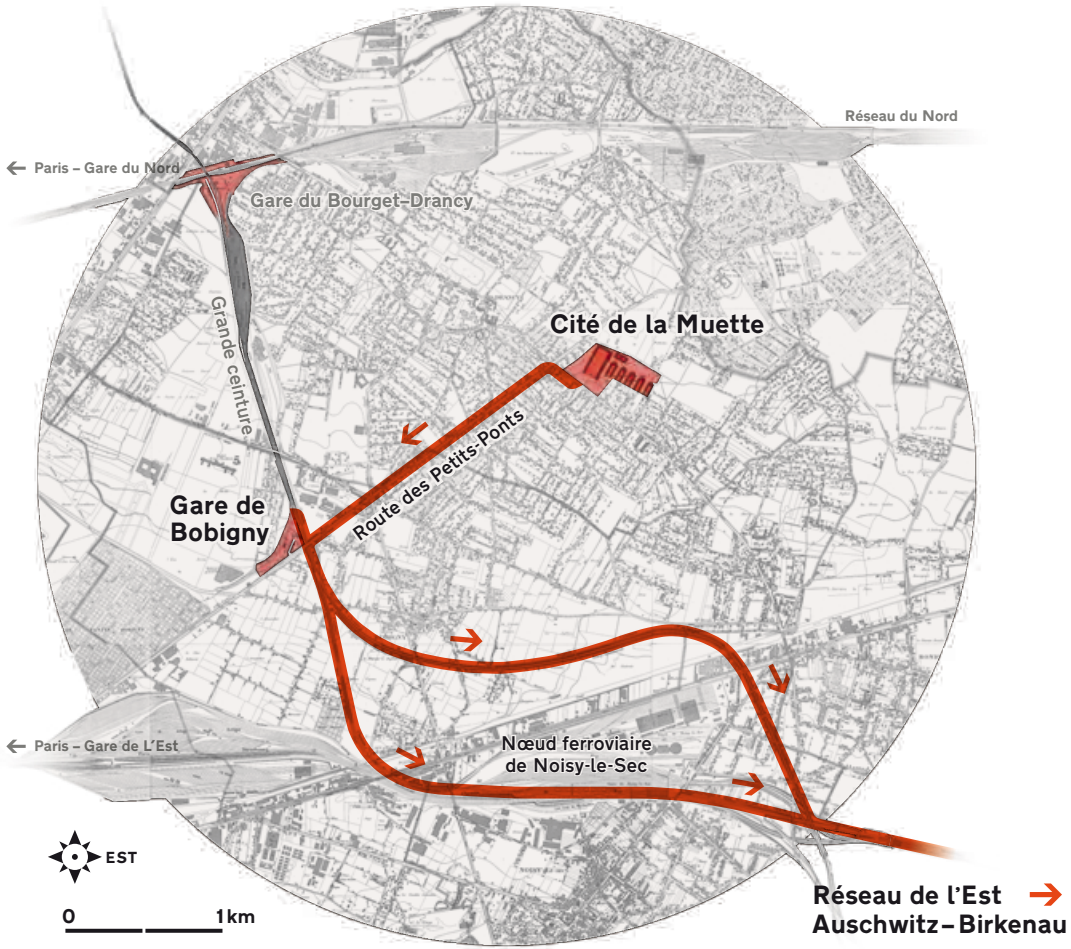
Après le recensement et le fichage des Juifs, leur spoliation, le « marquage » par l'étoile jaune, les arrestations et l'internement, les déportations depuis la France vers les centres de mise à mort commencent à partir du printemps 1942.
Les nazis appelèrent ce programme « la solution finale de la question juive ».

C'est le service des affaires juives de la « Gestapo » (les policiers nazis), installé à Paris, qui s'en charge. Jusqu'à l'été 1942, il est d'abord dirigé par le SS Théodor Dannecker, puis par Heinz Röthke.
Ils sont aidés par les services de l'ambassade d'Allemagne et du commandement militaire allemand. La collaboration offerte par le régime du maréchal Pétain permet aux nazis d'utiliser les fichiers et les forces de l'ordre français pour les rafles, de se faire livrer des Juifs, ou de faire assurer le fonctionnement du camp de Drancy.

Brunner choisit Bobigny

En juin 1943, l'arrivé du commando dirigé par Alois Brunner, à l'origine de la déportation de 43 000 Juifs de Salonique, bouleverse l'organisation des départs vers l'Est. Reconnu comme étant l'un des meilleurs lieutenants d'Eichmann, il prend d'abord le contrôle du camp de Drancy, les gendarmes français n'étant plus chargés que de la sécurité extérieure.
Il modifie le « rituel » du départ, pour faire croire à un transfert « normal » pour l'Est, supprimant les fouilles, autorisant les bagages, etc. À partir de juillet 1943, il choisit la gare de Bobigny pour y former les convois.

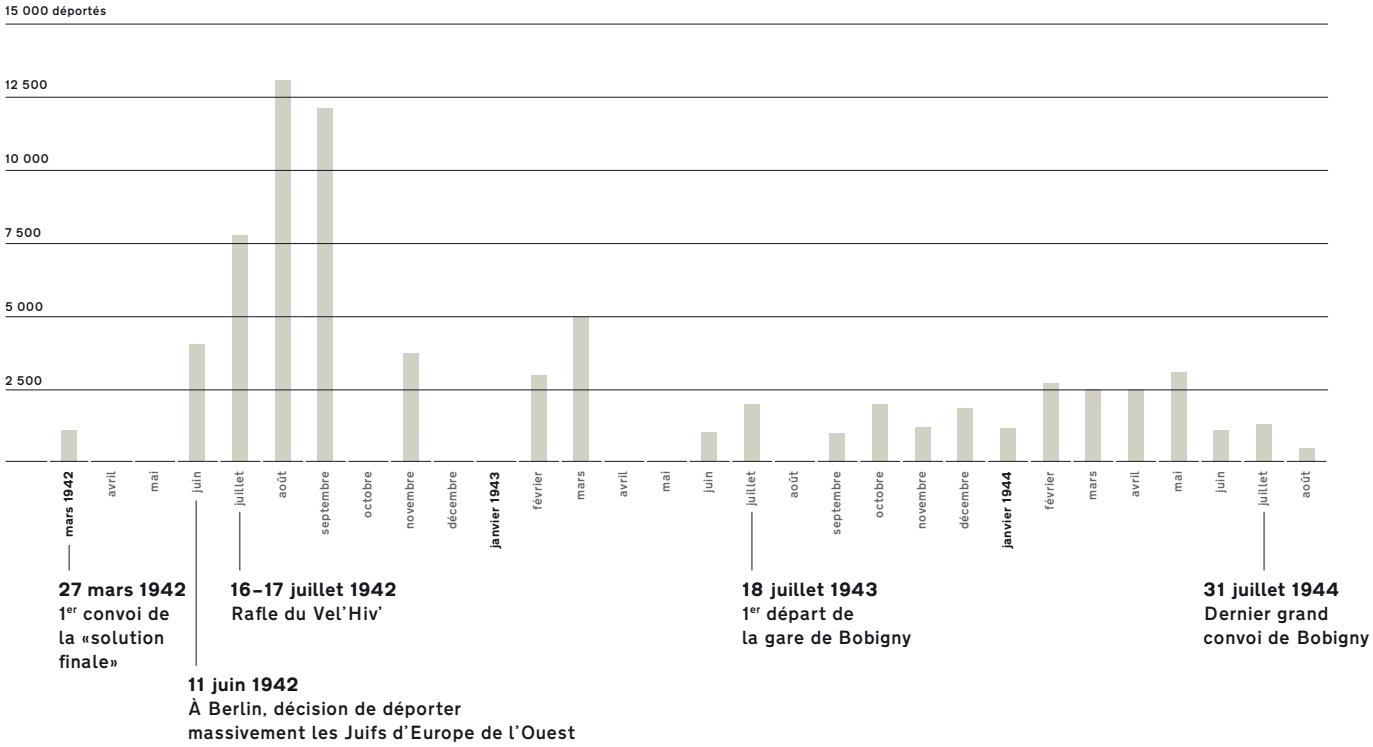
Brunner considère sans doute la gare de Bobigny comme plus fonctionnelle (avec sa longue voie de garage auprès de laquelle les véhicules pouvaient accéder directement) et peut-être comme plus discrète. Pas plus éloignée de la cité de la Muette, elle ne modifie pas le trajet des convois, ceux formés au Bourget-Drancy passant déjà à Bobigny, avant de rejoindre le réseau de l'Est. Le site de Bobigny était sans doute aussi moins touché par les bombardements alliés que celui du Bourget.



À partir du 18 juillet 1943, la gare de Bobigny devient le point de départ des convois. Les trains passaient sans doute par le nœud ferroviaire de Noisy-le-Sec ou, au contraire, par la voie qui le contourne, avant d'utiliser le réseau de l'Est.

Temps de la déportation

Le 18 juillet 1943, pour la première fois, un convoi de déportation est formé en gare de Bobigny. Avant cette date, c'est surtout depuis la gare du Bourget, mais aussi de Compiègne, de Pithiviers, de Beaune-la-Rolande, ou d'Angers, que presque 51 000 Juifs ont déjà été déportés (69 % du total).



Rencontre à Paris le 1er mai 1943 entre Pierre Laval, chef du gouvernement français, et Carl Oberg, chef de la police nazie en France occupée (au centre). Bundesarchiv

Mars 1942 – Novembre 1942

Le premier temps de la « solution finale » se déroule alors que l'administration de la France occupée est entre les mains d'un Commandement militaire allemand. Face aux attentats, celui-ci met en place une « politique des otages » qui prévoit la déportation de Juifs et de communistes, en représailles.
Le service des Affaires juives de la Gestapo en profite, dès le début de l'année 1942, pour faire débuter « la solution finale de la question juive » alors en préparation à Berlin après la conférence de Wannsee. Le premier convoi massif de Juifs de France part ainsi de Compiègne, le camp des otages, le 27 mars 1942.

Lorsque la police nazie se voit confier le « maintien de l'ordre et la sécurité » en France occupée, en juin 1942, son bureau des Affaires juives fait partir les convois d'otages juifs prévus directement depuis les camps où ils sont rassemblés : de Drancy le 22 juin, de Pithiviers le 25 et de Beaune-la-Rolande le 28.

La réunion du 11 juin 1942, qui se tient à Berlin autour d'Adolf Eichmann, avec les représentants des services des Affaires juives de France, de Belgique et des Pays-Bas, lance le deuxième grand temps de la « solution finale », celui de la déportation systématique de l'ensemble des Juifs d'Europe de l'Ouest. La déportation de 40 000 Juifs de France est programmée. À cette fin, la grande rafle dite du Vel'd'Hiv' est organisée les 16-17 juillet 1942. Elle permet l'arrestation de plus de 13 000 Juifs, dont 4 000 enfants.

Le 17 juillet au départ de Pithiviers et le 19 de Drancy via la gare du Bourget, Dannecker fait partir pour Auschwitz les deux premiers convois du nouveau programme. À l'arrivée du second, et pour la première fois, 375 Juifs de France sont gazés après une sélection.
Au total, plus de 37 000 Juifs partent de France de la mi-juillet à début novembre 1942. Dans ce programme, Drancy devient le camp de rassemblement et de départ des déportés juifs de France.

Février 1943 – Août 1944

Après ces départs, du fait notamment des relations avec Vichy et de difficultés de transport, Knochen, l'un des deux responsables de la Gestapo en France, prévient Eichmann que les déportations ne pourront pas reprendre avant février 1943.

Les convois repartent à cette date, mais à un rythme moins soutenu parce que Vichy empêche toujours l'arrestation systématique des Juifs français. Mussolini s'oppose également à l'arrestation des Juifs dans la zone italienne du Sud-Est de la France. L'invasion de celle-ci par les troupes allemandes en septembre 1943, et l'ordre donné par Vichy à ses préfets en janvier 1944 de fournir aux nazis les listes de tous les Juifs, permettent la formation de nouveaux convois : 21 000 Juifs furent déportés de France entre septembre 1943 et août 1944, dont près de 11 000 en quatre mois, de février à mai 1944.

Le dernier convoi important de la « solution finale » est formé à Drancy le 31 juillet 1944 avec près de 1 300 Juifs, dont 330 enfants. Ce même jour, les Alliés percent enfin le front de Normandie à Avranches.

Le 17 août, quelques jours avant la Libération de Paris, Brunner quitte la France depuis Bobigny, emmenant avec lui en otage les 51 derniers déportés de Drancy. Le lendemain, le camp est libéré : n'y sont restés que 1 386 internés.

Ce tableau des 74 convois de la «solution finale» a été établi par Serge Klarsfeld et édité en 1978 dans le Mémorial de la déportation des Juifs de France. C'est un tournant dans l'émergence et la construction de la mémoire du génocide.

Certains convois sont dirigés en mars 1943 vers Sobibor. Tous ceux partis de Bobigny sont dirigés vers Auschwitz, sauf le convoi n° 73 du 15 mai 1944. Il comprenait 878 hommes dirigés, pour une partie vers Kaunas en Lituanie, pour l'autre vers Tallin en Estonie. Le dernier convoi de Bobigny prend exceptionnellement la direction de Buchenwald.

Il faut ajouter à ce bilan de près de 74 000 déportés, les Juifs déportés du Nord-Pas-de-Calais via la Belgique (650), les Juives épouses de prisonniers de guerre déportées à Bergen-Belsen avec leurs enfants (257), ainsi que les Juifs partis dans différents transports formés à la fin de l'Occupation depuis des villes de province (dont le convoi parti de Toulouse le 30 juillet 1944 vers Buchenwald, au moins 162).

Date de départ	N° du convoi	Lieu du départ	Destination	Nombre de déportés	Gazés à l'arrivée au camp de destination	Sélectionnés à Auschwitz		Survivants en 1945	
						Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
27.03	1	DRANCY/COMPIÈGNE	AUSCHWITZ	1 112		1 112		22	
05.06	2	COMPIÈGNE	AUSCHWITZ	1 000		1 000		41	
22.06	3	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000		933	66	29	5
25.06	4	PITHIVIERS	AUSCHWITZ	999		1 000		59	
28.06	5	BEAUNE-LA-ROLANDE	AUSCHWITZ	1 038		1 004	34	55	
17.07	6	PITHIVIERS	AUSCHWITZ	928		809	119	45	
19.07	7	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	999	375	504	121	17	
20.07	8	ANGERS	AUSCHWITZ	827	23	411	390	19	
22.07	9	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	996		615	385	7	
24.07	10	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000		370	630	5	
27.07	11	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000		248	742	12	1
29.07	12	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 001	216	270	514	5	
31.07	13	PITHIVIERS	AUSCHWITZ	1 049		693	359	15	1
03.08	14	PITHIVIERS	AUSCHWITZ	1 034	482	22	542	3	3
05.08	15	BEAUNE-LA-ROLANDE	AUSCHWITZ	1 014	704	214	96	5	1
07.08	16	PITHIVIERS	AUSCHWITZ	1 069	794	63	211	5	2
10.08	17	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 006	766	140	100	1	
12.08	18	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 007	705	233	62	11	
14.08	19	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	991	875	115		1	
17.08	20	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000	878	65	34	3	
19.08	21	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000	817	138	45	5	
21.08	22	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000	892	90	18	7	
24.08	23	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000	908	92		3	
26.08	24	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 002	937	27	36	24	
28.08	25	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000	929		71	8	
31.08	26	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000	961	12	27	16	1
02.09	27	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000	877	10	113	30	
04.09	28	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 013	959	16	38	25	2
07.09	29	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000	889	59	52	34	
09.09	30	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000	909	23	68	43	
11.09	31	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000	920	2	78	13	
14.09	32	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000	893	58	49	45	
16.09	33	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 003	856		147	37	1
18.09	34	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000	859	31	110	22	
21.09	35	PITHIVIERS	AUSCHWITZ	1 000	791	65	144	29	
23.09	36	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000	475	399	126	22	4
25.09	37	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 004	873	40	91	15	
28.09	38	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	904	733	123	48	20	
30.09	39	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	210	154	34	22	0	
04.11	40 (41)	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000	639	269	92	4	
06.11	42	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000	773	145	82	4	
09.11	44	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000	900		100	16	
11.11	43 (45)	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	745	599	112	34	2	
Total 1942	**43**			**41951**	**24 361** mini **21 000**	**11 565** maxi **15 000**	**5 962**	**784**	**21**

Le numéro des convois est celui que porte le dossier original des archives de la Gestapo. Mais il est parfois inexact : il n'y a pas eu par exemple de convois n° 41 et 43, les listes retrouvées étant des préparations des convois n° 40 et 45. La liste n° 54 est en fait un état des effectifs de Drancy. La liste n° 56 est un projet de convoi, non réalisé. La liste n° 65 est en fait le double de celle du convoi n° 63. Enfin, ces numéros ne suivent pas toujours un ordre croissant : les n° 64 et 63 ont été inversés.

1943									
09.02	46	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000	816	77	92	15	7
11.02	47	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	998	802	143	53	13	1
13.02	48	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000	689	144	165	16	1
02.03	49	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 000	881	100	19	4	2
04.03	50	DRANCY LE BOURGET	MAÏDANEK-SOBIBOR	1 003	mini 950	?	?	3	
06.03	51	DRANCY LE BOURGET	MAÏDANEK-SOBIBOR	998	mini 950	?	?	5	
23.03	52	DRANCY LE BOURGET	SOBIBOR	994	mini 950	?	?	0	
25.03	53	DRANCY LE BOURGET	SOBIBOR	1 008	970	15		5	
23.06	55	DRANCY LE BOURGET	AUSCHWITZ	1 018	518	383	217	42	44
18.07	57	DRANCY BOBIGNY	AUSCHWITZ	1 000	440	369	191	30	22
31.07	58	DRANCY BOBIGNY	AUSCHWITZ	1 000	727	218	55	16	28
02.09	59	DRANCY BOBIGNY	AUSCHWITZ	1 000	662	232	106	17	4
07.10	60	DRANCY BOBIGNY	AUSCHWITZ	1 000	491	340	169	35	4
28.10	61	DRANCY BOBIGNY	AUSCHWITZ	1 000	613	284	103	39	3
20.11	62	DRANCY BOBIGNY	AUSCHWITZ	1 200	914	241	45	27	2
07.12	64	DRANCY BOBIGNY	AUSCHWITZ	1 000	661	267	72	48	2
17.12	63	DRANCY BOBIGNY	AUSCHWITZ	850	505	233	112	25	6
Total 1943	**17**			**17 069**					
1944									
20.01	66	DRANCY BOBIGNY	AUSCHWITZ	1 155	864	236	55	42	30
03.02	67	DRANCY BOBIGNY	AUSCHWITZ	1 214	985	166	49	20	23
10.02	68	DRANCY BOBIGNY	AUSCHWITZ	1 500	1 229	210	61	27	32
07.03	69	DRANCY BOBIGNY	AUSCHWITZ	1 501	1 311	110	80	20	14
27.03	70	DRANCY BOBIGNY	AUSCHWITZ	1 000	480	380	100	79	73
13.04	71	DRANCY BOBIGNY	AUSCHWITZ	1 500	maxi 1 265	mini 165	91	39	91
29.04	72	DRANCY BOBIGNY	AUSCHWITZ	1 004	904	48	52	12	38
15.05	73	DRANCY BOBIGNY	KAUNAS REVAL	878				17	
20.05	74	DRANCY BOBIGNY	AUSCHWITZ	1 200	maxi 904	mini 188	117	49	117
30.05	75	DRANCY BOBIGNY	AUSCHWITZ	1 000	627	239	134	35	64
30.06	76	DRANCY BOBIGNY	AUSCHWITZ	1 100	479	398	223	67	115
31.07	77	DRANCY BOBIGNY	AUSCHWITZ	1 300	726	291	283	68	146
11.08		LYON	AUSCHWITZ	430	mini 128	117	63	17	19
17.08		DRANCY BOBIGNY	BUCHENWALD	51				31	4
Total 1944	**14**			**14 833**					
					22 441	**5 594**	**2 741**	**863**	**896**

Serge Klarsfeld, Mémorial de la déportation des Juifs de France

L'organisation des convois

Dès qu'une déportation était décidée, une fois la date d'un convoi précisément fixée, à Berlin, le responsable des transports ferroviaires dans le service d'Adolf Eichmann prend contact avec le ministère des Transports du Reich. C'est sa Direction installée à Paris, en zone occupée, qui est chargée de la mise à disposition d'un train, selon les disponibilités horaires et du matériel roulant : pour cela, puisqu'elle ne dispose d'aucun moyen de transport en propre et selon l'article 13 de la convention d'armistice, elle demande la mise en place du convoi à la SNCF. Ce sont donc des cheminots français qui conduisent le train jusqu'à la frontière allemande, à Novéant, à la limite de la Moselle annexée.
Ce matériel roulant mis à disposition n'est pas toujours rendu : la photographie ci-dessous, celle de l'arrivée à Auschwitz d'un transport parti de Hongrie, montre qu'un wagon de la SNCF a été utilisé.

Si la SNCF joue un rôle dans les départs des Juifs de France, ces convois relèvent évidemment des décisions des SS en charge du génocide et de programmes ferroviaires élaborés d'abord par le ministère des Transports du Reich.

Les convois partis de Bobigny sont escortés par un commando de la police d'ordre du Reich, venu spécialement d'Allemagne pour cela.

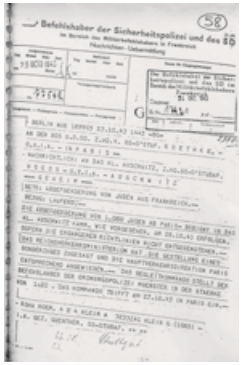
Des Juifs de Hongrie descendent d'un wagon à leur arrivée à Auschwitz – Birkenau, en mai 1944.

Album d'Auschwitz, Mémorial de Shoah – CDJC

Genèse « administrative » d'un convoi : l'exemple de celui du 28 octobre 1943

Paris, le 20 octobre, le service chargé des Affaires juives en France occupée écrit à Berlin aux services d'Adolf Eichmann chargés d'organiser le génocide :

> «Un transport de Juifs au départ de la gare de Bobigny près de Paris vers Auschwitz est envisagé le jeudi 28 octobre 1943. Le transport doit comprendre 1 000 juifs [...]. Nous vous prions de mettre en place les mesures nécessaires au titre de la mise à disposition des moyens de transport. Par ailleurs, je vous prie de bien vouloir veiller à ce qu'une unité d'accompagnement de la police de sécurité du Reich, avec un officier et 20 hommes, soit détaché en temps voulu, afin qu'il puisse arriver ici dès le 27 octobre 1943 au matin.»


Befehlshaber der Sicherheitspolizei und des SD

Telex du 23 octobre 1943 des services d'Eichmann.
Mémorial de la Shoah – CDJC

Les SS de Paris se mettent directement en rapport avec les services ferroviaires allemands en France.

> «Je vous prie de faire préparer 23 wagons de marchandises et 3 voitures de voyageurs, dont une de deuxième classe, pour le 27 octobre 1943 dans l'après-midi à 15 heures à la gare de marchandises de Bobigny, afin que l'on puisse entreprendre le nettoyage et la sécurisation des wagons.»

Les services d'Eichmann à Berlin, répondent le 23 octobre et le commandant du camp d'Auschwitz est également destinataire de ce télex :

> «La déportation de 1 000 juifs au départ de Paris–Bobigny pour le camp de concentration d'Auschwitz pourra avoir lieu comme prévu le 28 octobre 1943 [...]. Le ministère des transports du Reich a approuvé la mise à disposition d'un train spécial et a avisé [...] la Direction principale des transports de Paris. Le commandant de la police de l'ordre de Münster mettra à disposition l'unité d'accompagnement, composé d'un officier et de 20 hommes. Ce commando arrivera à Paris le 27 octobre 1943.»

Nous ne disposons pas de photographies de la préparation à Bobigny des convois de déportation. Il s'agit ici d'un cheminot allemand en gare d'Avranches.
ECPAD

L'escorte chargée de convoyer le train jusqu'à Auschwitz venait la veille du départ vérifier l'état des wagons fournis par la SNCF, pour éviter les évasions. Elle faisait fermer par des détenus de Drancy toutes les ouvertures, notamment grâce à du fil de fer barbelé. Sur la porte de tous les wagons, elle inscrivait le nombre de déportés qu'il faudrait y faire monter le lendemain.

Annonce du départ

La veille, à Drancy, les détenus désignés pour la déportation sont parqués dans les escaliers réservés au départ

18 juillet, depuis la veille nous sommes parqués dans l'escalier 22, en quarantaine, sans contact avec les autres. Nous avions été appelés, priés de ramasser toutes nos affaires et de rejoindre l'escalier 22. La nuit s'est passée dans les chambres de cet escalier que nous avions peint il y a quelques jours. Dans ces chambres nous dormons à même le sol. Tôt le matin, rassemblement dans la cour interdite aux autres détenus. Derrière la grille du camp, des camions attendent pour nous amener à la gare de Bobigny.

Gabriel Bénichou, convoi n° 57 en date du 18 juillet 1943, témoignage

Je vais jeter cette lettre à des gens et j'espère qu'ils vont te la faire parvenir. Il faut que tu te caches avec nos chers enfants et donnes les petits enfants à quelqu'un ; et tu dois partir du grenier et quitter ton adresse pour que Dieu te garde et que l'on ne te prenne pas, sinon on va t'envoyer en Allemagne… Prends garde à cacher les enfants parce qu'actuellement il plane un grand malheur, épidémie mortelle pour les Juifs. Je ne peux pas tout t'écrire et je ne sais pas si cette lettre te parviendra. Mais je compte jeter cette lettre par la fenêtre quand le train se mettra en route. Dès que je pourrai je vais t'écrire. Je ne veux jamais oublier mes petits enfants.

Zelik Futeral, convoi n° 73 du 15 mai 1944, lettre jetée

Graffiti laissés dans un des escaliers de la cité de la Muette, à Drancy.
Yad Vashem

Sur les murs des chambrées badigeonnés à la chaux, nous avions gravé des inscriptions. La mienne disait : «Vengeance ! Nous reviendrons ! 26 mai 1944.»

Sarah Lichtsztejn-Montard, convoi n°75 du 30 mai 1944, témoignage

L'attente de ce départ a été pour mes parents une épreuve très difficile, la plus difficile depuis le début de notre emprisonnement. Cette sorte d'attente, ces légendes qui courent dans le camp les laissent sans énergie, sans force. Mon père, lui, croit au travail. Il pense encore que nous nous retrouverons tous les quatre, peut-être dans une ferme, en tout cas en un lieu où son courage et ses qualités d'homme lui permettront de faire vivre sa famille et de la protéger.
Il ne peut et ne veut pas admettre la possibilité d'une séparation.

Claude Zlotzisky, convoi n°71 du 13 avril 1944, témoignage

Le transfert et l'embarquement à Bobigny

Les photographies des départs de détenus vers Bobigny manquent. Celle-ci, probablement de 1943, prise peut-être lors d'une arrivée à Drancy, illustre toutefois les rassemblements dans la cour, face aux bâtiments de détention. Mémorial de la Shoah–CDJC

Après un nouvel appel, les déportés montaient dans les camions ou les autobus de la Compagnie du métropolitain parisienne (CMP), sous la garde de gendarmes français chargés de surveiller le transfert à la gare de Bobigny. Ils étaient remis à l'escorte policière allemande du convoi juste devant le train.

Les autobus traversent Drancy, […] et nous déposent à la gare de Bobigny. Sur la voie stationne un train composé de wagons à bestiaux sur lesquels on lit l'inscription « 40 hommes, 8 chevaux ». […]
Des soldats allemands se tiennent sur le quai, leur fusil sous le bras.
Les gendarmes nous remettent entre leurs mains et disparaissent.
Alors les soldats nous poussent à coups de crosse dans les wagons : hommes, femmes, enfants, vieillards […]. Il faisait très chaud ce jour-là.
Nous étions entassés, nous pouvions tout juste nous asseoir, les genoux repliés sur la poitrine. Le train est resté immobile pendant des heures.

Sarah Lichtsztejn-Montard, convoi n°75 du 30 mai 1944, témoignage

Embarquement d'un convoi de déportation de Juifs de Slovaquie. Cette photographie montre ce qui s'est sans doute déroulé à Bobigny. Ida Grinspan, déportée dans le convoi n° 68, se rappelle qu'une planche était disposée devant chaque wagon en raison de la dénivellation par rapport au quai. Yad Vashem

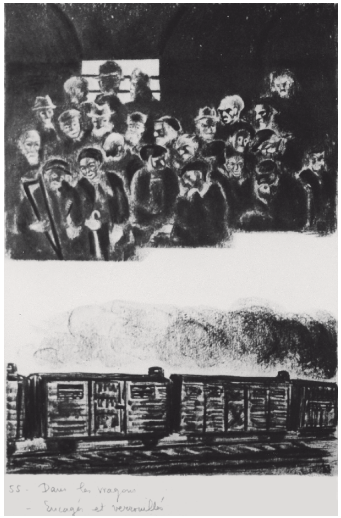
Généralement, les personnes montées dans le même autobus embarquaient ensemble dans un wagon. Parfois, les SS faisaient un discours, lors du départ de Drancy ou en gare, pour menacer tous ceux qui tenteraient de s'évader et pour annoncer qu'ils travailleraient en Allemagne.
Chaque convoi était composé d'au moins 20 wagons de marchandises réservés aux détenus, où étaient embarquées le plus souvent 1000 personnes. Des wagons et des voitures étaient aussi ajoutés pour l'escorte SS et leurs bagages.

À la gare, nous sommes littéralement assaillis par les SS, armés de matraques, qui nous attendent et nous font dégringoler des plates-formes.
Les coups pleuvent de tous côtés au milieu des hurlements des tortionnaires et des gémissements et des cris de douleur du troupeau des victimes.
Nous nous retrouvons en tas, jetés sur les planchers nus des wagons à bestiaux.

Camille Touboul, convoi n° 63 du 17 décembre 1943, témoignage

Le trajet

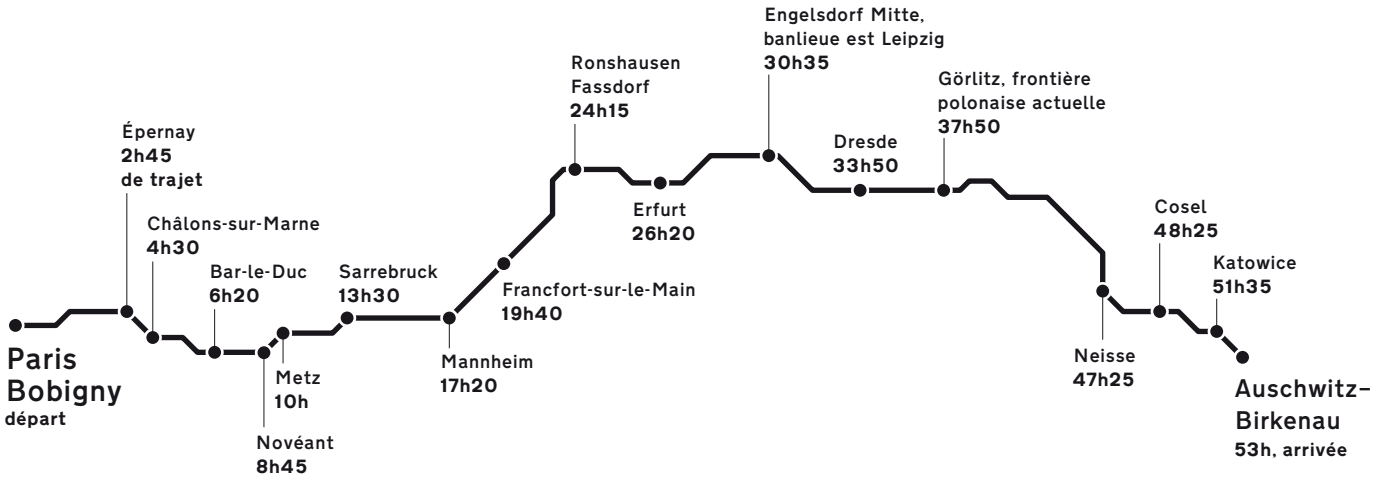
Généralement, les convois quittaient la gare de Bobigny le matin, mais pas toujours. Le trajet vers Auschwitz durait le plus souvent entre deux et trois jours, 53 heures plus exactement si l'on suit les horaires fixés le 1er novembre 1943.
Durant le voyage, les déportés ne sont que très rarement approvisionnés en eau et, selon les saisons, ils souffrent en plus du froid ou de la chaleur étouffante, encore renforcée par le nombre de détenus embarqués.



« Dans les wagons, encagés et verrouillés », 1945
Georges Horan, Mémorial de la Shoah – CDJC

Chacun cherchant à trouver une place sur le plancher du wagon, […] ce n'est pas facile. Nous avons tous reçu un pain de deux kilos pour la durée de notre voyage. Nous sommes tous très malheureux, très tendus car les bruits, les cris, les lamentations, les gémissements et les plaintes sont de plus en plus forts. Plusieurs heures se passent. La fatigue a finalement fait taire presque tout le monde, petits et grands.

Henry Bily, convoi n° 62 du 20 novembre 1943, témoignage



Trajet établi selon les horaires des convois fixés le 1er novembre 1943.
Serge Klarsfeld, Calendrier de la persécution des Juifs en France

Monsieur,
Embarquement fait le 18-7-43 au matin à 6h30 en Gare de Bobigny (Seine) de façon inhumaine et bestiale. Hommes-Femmes-Enfants. Pêle mêle, avec comme viatic 2 seaux d'eau et boules-de pain – 40 par Wagons à bestiaux puis plombées et fenêtres grillagées avec fils barbelés.
Carte de visite jetée au départ du train à 10h40 ; Convoi prenant direction de Bar-le-Duc avec arrêt 1 heure à Epernay. 20 minutes à Châlons-sur-Marne et 6 Minutes à Revigny - Moral de tous excellent, et courageux.

Jacques Baltar, convoi n° 57 du 18 juillet 1943, billet jeté du train

L'arrivée à Auschwitz–Birkenau

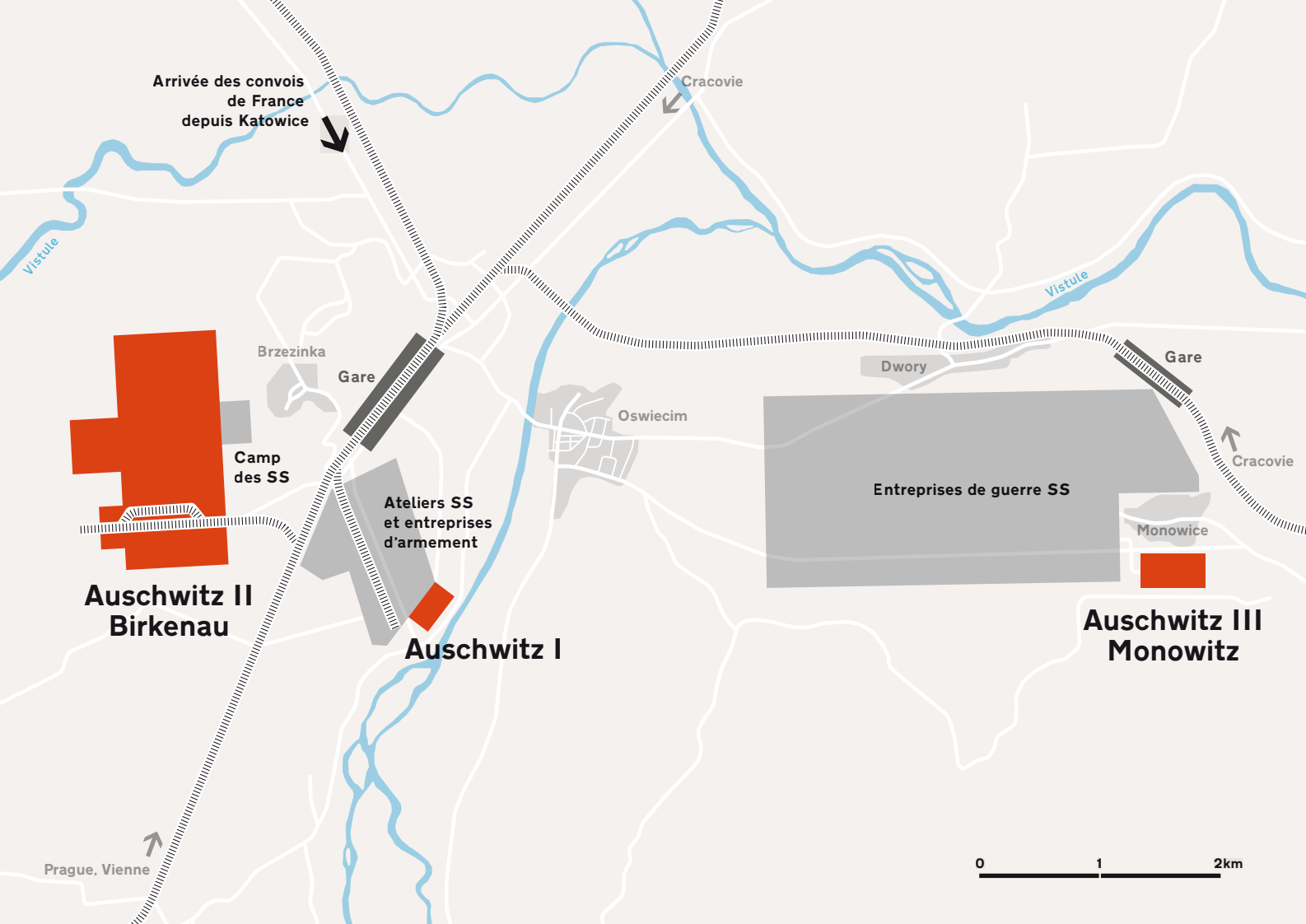
Le vaste complexe d'Auschwitz–Birkenau, constitué de trois camps s'étendant sur plusieurs kilomètres, est en 1943, au moment où les convois arrivent de Bobigny, le principal centre d'extermination des Juifs d'Europe. Il dispose depuis peu de quatre nouvelles installations de gazage perfectionnées, intégrant des crématoires éliminant immédiatement les cadavres : des usines modernes de meurtre pouvant gazer jusqu'à 2 000 personnes en même temps et brûler 4 800 corps. À partir de mai 1944, un embranchement ferroviaire permet aux convois d'arriver directement à Birkenau.

On entend hurler les ordres de partout. Une horde de bagnards […] vêtus de rayé bleu et gris envahissent les wagons. « Descendez des wagons… vite, vite » entend-on de partout « ne prenez pas vos bagages, vite, descendez sur les quais » et ces injonctions sont ponctuées de bousculades.

Fred Sedel, convoi n° 58 du 31 juillet 1943, témoignage

Le complexe d'Auschwitz est à la fois :

- **un camp de concentration (Auschwitz I, pour les détenus polonais d'abord),**
- **un centre de mise à mort des Juifs d'Europe (Birkenau, Auschwitz II),**
- **et un immense camp-usine (Auschwitz III–Monowitz), où les entreprises Krupp, IG-Farben et Siemens étaient installées et utilisaient la main-d'œuvre concentrationnaire.**


Arrivée des convois
de France
depuis Katowice
Cracovie
Vistule
Vistule
Brzezinka
Gare
Camp
des SS
Ateliers SS
et entreprises
d'armement
Oswiecim
Dwory
Gare
Cracovie
Entreprises de guerre SS
Monowice
Auschwitz II
Birkenau
Auschwitz I
Auschwitz III
Monowitz
Prague, Vienne
0
1
2km

L'existence d'un vaste complexe concentrationnaire à Auschwitz, et les besoins en main-d'œuvre de la SS, expliquent la particularité des « sélections » opérées à l'arrivée des convois de Juifs. Les déportés capables de travailler sont provisoirement épargnés et placés au travail forcé. Les autres, les personnes âgées, les malades, les plus fragiles, tous les enfants, sont aussitôt dirigés vers les chambres à gaz.

Je tenais la main de mon père quand nous avons été brusquement séparés par un SS arrivé […] derrière nous. Très vite, tout cela s'est passé très vite, mon père a été poussé d'un côté, moi, j'ai été poussé d'un autre.

Sam Braun, convoi n° 64 du 7 décembre 1943, témoignage

Nous descendons sur un terre-plein couvert de poussière, c'est un quadrilatère presque régulier, qui évoque un terrain de jeux. En bordure du terrain, face à nous, j'aperçois des groupes de SS armés. Sur un des côtés étroits du quadrilatère plusieurs camions attendent, à côté d'eux une ambulance, et au milieu du quadrilatère il y a un groupe d'officiers, bottés et sanglés, élégants et pleins de morgue. Ils font la « sélection » : les femmes âgées, les enfants sont poussés vers les camions, où ils montent très vite sous les coups terribles qui s'abattent sur eux. Leur hurlement remplit l'atmosphère. Les malades, les morts ou agonisants sont transportés dans des couvertures et jetés pêle-mêle par terre à côté des camions. Quelques élus sont disposés en rang par cinq. Ils iront au travail forcé, ce sont des rescapés provisoires. Tous les autres – je le saurai plus tard – vont à la chambre à gaz et au crématoire, même les hommes âgés, dont la colonne rejoindra à pied les autres victimes.

Fred Sedel, convoi n° 58 du 31 juillet 1943, témoignage

Sélection à l'arrivée à Auschwitz-Birkenau de Juifs hongrois au printemps 1944.

Album d'Auschwitz, Mémorial de la Shoah-CDJC

Benjamin Fondane, déporté dans le convoi n°75 du 30 mai 1944

Sur les fleuves de Babylone

C'est à vous que je parle, homme des antipodes,
je parle d'homme à homme
avec le peu en moi qui demeure de l'homme,
avec le peu de voix qui me reste au gosier ;
mon sang est sur les routes, puisse-t-il, puisse-t-il,
ne pas crier vengeance (...)
Un jour viendra, c'est sûr, de la soif apaisée,
nous serons au-delà du souvenir, la mort
aura parachevé les travaux de la haine,
je serai un bouquet d'orties sous vos pieds ;
alors, eh bien, sachez que j'avais un visage
comme vous, une bouche qui priait comme vous.
Quand une poussière entrait, ou bien un songe,
dans l'œil, cet œil pleurait un peu de sel.
Et quand
une épine mauvaise égratignait ma peau
il y coulait un sang aussi rouge que le vôtre.
Certes, tout comme vous j'étais cruel, j'avais
soif de tendresse, de puissance,
d'or, de plaisir et de douleur.
Tout comme vous, j'étais méchant et angoissé,
solide dans la paix, ivre dans la victoire
et titubant, hagard, à l'heure de l'échec...

Et pourtant, non.
Je n'étais pas un homme comme vous.
Vous n'êtes pas nés sur les routes,
personne n'a jeté à l'égout vos petits
comme des chats encore sans yeux,
vous n'avez pas erré de cité en cité
traqués par les polices,
vous n'avez pas connu les désastres, à l'aube
les wagons à bestiaux
et le sanglot amer de l'humiliation,
accusé d'un délit que vous n'avez pas fait,
du crime d'exister,
changeant de nom et de visage
pour ne pas emporter un nom qu'on a hué,
un visage qui avait servi à tout le monde
de crachoir !
Un jour viendra sans doute, quand ce poème lu
se trouvera devant vos yeux.
Il ne demande rien ! Oubliez-le, oubliez-le !
Ce n'est qu'un cri qu'on ne peut pas mettre dans un poème
parfait ; avais-je donc le temps de le finir ?
Mais quand vous foulerez ce bouquet d'orties
qui avait été moi, dans un autre siècle,
en une histoire qui vous semblera périmée,
souvenez-vous seulement que j'étais innocent
et que, tout comme vous, mortels de ce jour-là,
j'avais eu, moi aussi, un visage marqué
par la colère, par la pitié et la joie,
un visage d'homme, tout simplement.»

Ancienne gare de déportation de Bobigny

69–151 avenue Henri Barbusse
93000 Bobigny

Ⓜ 5 Bobigny–Pablo Picasso

Ⓣ 1 direction Basilique Saint-Denis,
arrêt Escadrille Normandie-Niemen

BUS 151 depuis la porte de Pantin
direction Bondy Jouhaux-Blum
arrêt Gare Grande ceinture

Autoroute A86, sortie Drancy–Bobigny

Ce lieu se visite en compagnie d'un guide

Contacter la ville de Bobigny pour plus d'informations
T. 01 41 60 78 10 | mission.gare@ville-bobigny.fr