

<https://www.annales.org/archives/x/lebesnerais.html>

Robert Henri LE BESNERAIS (1893-1948)

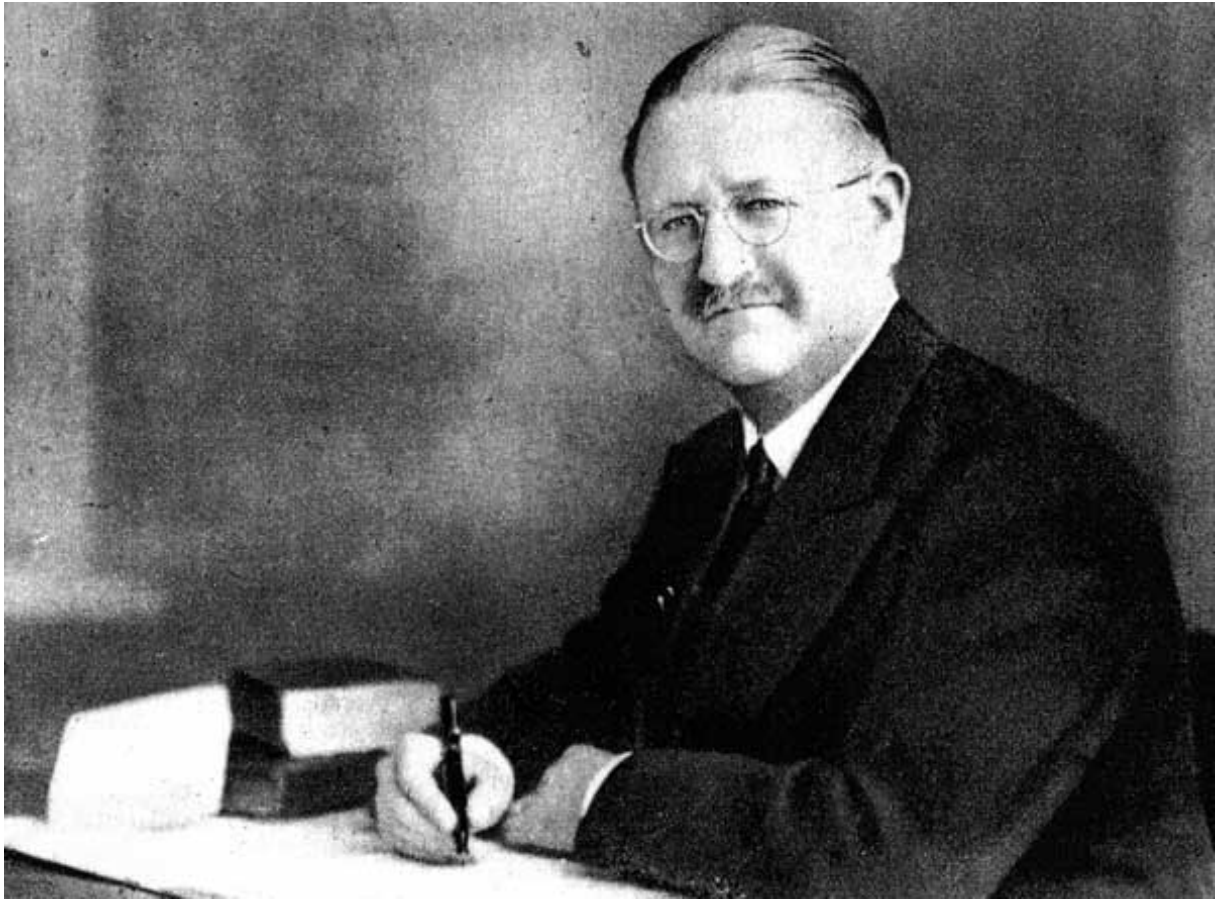


Photo publiée dans [Notre Métier](#), 15 juillet 1938

Fils de Henri Victor LE BESNERAIS et de Marguerite Jeanne LARRIEU. Marié avec Cécile CHALMEL (1895-1986). Père de Denys LE BESNERAIS (1926-2010), qui fut directeur commercial de Creusot-Loire, et de Henry LE BESNERAIS (1921-2003), ethnologue, député de Saint-Pierre et Miquelon en 1966-67, puis membre du Conseil économique et social. Son frère Maurice meurt le 29/12/1939.

Ancien élève de l'Ecole polytechnique (promotion 1912, entré classé 4 et sorti major sur 137 élèves), et de l'Ecole des Mines de Paris (promotion 1919, sorti classé 1 sur 22 élèves en 1921). [Corps des mines](#)

Il est le dernier directeur général de la Compagnie du Nord, et devient le premier directeur général de la SNCF en 1938. Délégué général du CNPF. Président de la Fédération des minerais et métaux bruts.

Revue des Ingénieurs, novembre 1949 :

A son tour, M. Robert Le Besnerais, Président de l'Association Amicale des Mines de Paris, vient d'être enlevé brutalement à l'affection des siens, laissant dans l'affliction tous ceux qui le connaissaient. Tous expriment, avec leur tristesse, le regret de voir disparaître un homme de bien qui avait consacré à l'intérêt général les moyens remarquables dont il disposait : puissance de travail, intelligence lumineuse, mémoire extraordinaire, caractère et bonté, bon sens et droiture. Pour beaucoup il était le guide sûr, le conseiller simple et cordial, le chef bienveillant aux décisions rapides.

Voici le témoignage de cette belle vie d'Ingénieur.

Né en 1893, entré en 1913 à l'Ecole Polytechnique, sous-lieutenant d'artillerie, décoré de la Croix de Guerre, sorti major de son Ecole dans le Corps des Mines, il garde son rang à l'Ecole des Mines.

Après avoir été Ingénieur à Nancy, où nos Camarades des Mines de Nancy l'ont également connu en 1921, il entre en 1924 à la Cie des Chemins de Fer du Nord dont il devient [ing. en chef adjoint de l'exploitation en 1924 puis] Directeur Général ; le 1er janvier 1938 il est, à sa création, le Directeur Général de la Société Nationale des Chemins de Fer Français. Il en est l'organisateur, et quand la guerre survient, la S.N.C.F. fait face à toutes ses tâches : la Croix de Guerre la récompensera, en même temps que son Chef. Pendant l'occupation, il manifeste hautement son énergie et son courage dans l'accomplissement d'un devoir difficile.

En 1945, s'il ne peut plus, par une injustice de l'époque, se consacrer à ce grand secteur de l'Industrie Nationale, le Comité de l'Union Internationale des Chemins de Fer, où il jouit d'une haute réputation, et les Chemins de Fer de l'Indochine et du Yu-nam donnent un champ à son activité.

Puis, M. Le Besnerais accepte de diriger la coordination technique des Mines de Fer, et de prendre la Présidence de la Fédération des Chambres Syndicales des Minerais et Métaux bruts, pour coordonner et développer la production.

C'est alors qu'en avril 1948, le Conseil National du Patronat Français fait appel à ses qualités d'organisateur et à sa puissance de travail, en lui confiant le poste de Délégué Général. Il accomplit alors une mission importante d'information technique aux Etats-Unis. Sans se ménager, il se remet au travail dès son retour, préparant aussi en même temps le prochain Congrès Social de Royaumont, en tant que Président du Centre National de l'Organisation Française. Mais il avait trop présumé de ses forces, et c'est le 23 décembre qu'il a succombé, après une courte maladie.

Nous nous associons à tous ceux qui regrettent la disparition d'un homme qui avait déjà beaucoup donné, et dont on attendait encore plus. Nous témoignons à sa famille toute notre respectueuse sympathie, en l'assurant que son souvenir ne disparaîtra pas.

Les dernières conversations de M. Le Besnerais avaient pour but d'établir en France un meilleur climat social sans lequel le redressement du pays serait impossible. Dans une récente intervention aux journées d'étude de la F.A.S.F.I. dont il était Vice-Président nous relevons cette pensée qui dicte leur devoir aux Ingénieurs :

« Si le rôle de l'ingénieur est si important, c'est qu'il doit servir de liaison entre les responsables d'autres rôles et agir en étroite communauté avec l'ouvrier et le patron... il est un maillon indispensable dans la chaîne générale qui concourt à la production française, donc au relèvement du pays ».

Lors des obsèques de Robert LE BESNERAIS à l'Eglise Saint-Vincent de Paul, le 28/12/1948, Georges VILLIERS prit la parole au nom du CNPF. M. LEMAIRE, successeur et ami de LE BESNERAIS à la SNCF retraça sa vie. Le président FLOURET lui rendit hommage.

Communication personnelle de Georges RIBEILL, spécialiste de l'histoire des chemins de fer à l'Ecole des Ponts et chaussées :

Le Besnerais n'était pas aimé des syndicats car c'était avant tout un homme de dossiers, froid et méthodique. Il n'était pas assez présent sur le terrain, et la CGT a donc tenu à le faire renvoyer à la Libération. Il n'a pas été possible d'accéder aux dossiers officiels de l'épuration et d'avoir confirmation des motifs retenus contre LE BESNERAIS.

<http://lhistoireenrafale.lunion.fr/2014/06/01/1er-juin-1944-le-directeur-de-la-sncf-dit-la-verite/>

1er juin 1944 : le directeur de la SNCF dit la vérité sur l'ampleur des dégâts

[2 avril 2021](#)

Le 1er juin 1944, au lendemain du conseil des ministres au cours duquel il a été sommé de s'expliquer sur les retards toujours plus nombreux constatés dans la circulation ferroviaire, le directeur général de la SNCF, Robert Le Besnerais rend publiques les éléments de la communication qu'il a faite. La recrudescence des bombardements enregistrés depuis le mois d'avril et les nombreux mitraillages de convois en circulation provoquent une lourde dégradation du service. Fort d'une carte très bien renseignée, le directeur explique que vingt-neuf des

cinquante-trois triages du réseau ferré sont hors d'usage. Il ajoute que soixante-dix grands dépôts sur cent soixante-sept et trois grands ateliers sur neuf sont inemployables. Il mentionne aussi que les pertes humaines sont importantes puisque depuis le début de l'année 1944, 470 cheminots ont été tués en service et que onze cents autres ont été blessés. C'est plus qu'au cours des trois années antérieures où la SNCF avait enregistré 464 tués et 244 blessés.

Le trafic des voyageurs est donc réduit de 80 % par rapport à 1938. Le trafic des marchandises, transports allemands compris est tombé de 232 222 wagons chargés chaque semaine en 1943 à 188 410 en janvier 1944 et à 93 300 la dernière semaine de mai. Le trafic militaire prioritaire allemands atteint encore 51 % de la norme en région Ouest, 78 % dans le Sud-Est, 82 % dans le Sud-Ouest mais seulement 21 % dans la région Nord.

En ce qui concerne le trafic total sur l'ensemble du réseau ferroviaire français, il n'est en ce début du mois de juin que de 50 % de la moyenne des mois précédents. A l'heure où Robert Le Besnerais livre ses statistiques, La France a subi 1284 bombardements qui ont touché 793 villes et bourgs français.

<https://journals.openedition.org/histoiremesure/5115>

Elle s'accroît encore avec l'application du décret Sérol du 12 avril 1940. Les agents « qui se sont livrés à des actes susceptibles de servir la propagande d'un parti dissous et généralement de nuire aux intérêts de la Défense nationale » doivent être révoqués²⁶ et ceux qui « n'auraient pas clairement manifesté par leur attitude ou leur manière de servir, qu'ils ont rompu complètement tout lien » avec le parti, peuvent être suspendus²⁷. Les déplacements d'office sont privilégiés jusqu'à l'été mais avec les opérations militaires de mai-juin, les licenciements deviennent courants et certains agents sont internés sur proposition de la SNCF²⁸. Ainsi, de 1936 à 1940, le communiste est devenu *persona non grata*. La purge s'institutionnalise sous Vichy, consolidant le nouveau régime politico-économique porté par la Révolution nationale.

- 29 J. BERTHELOT, 1968, p. 116-117.

« Dans certains ministères règne une fureur d'épuration. Certains ont vu dans la loi du 17 juillet 1940, qui permet de relever de leurs fonctions les agents publics, le moyen de réaliser une opération politique. »²⁹

- 30 Rapport de R. Le Besnerais au comité de direction, 31 août 1940, SNCF, 25LM/256.
- 31 Lois du 19 septembre et du 31 octobre 1940, brouillons et texte final de P.-E. Fournier, SNCF, 25 (...)
- 32 Procédures P.-E. Fournier et R. Le Besnerais, Cour de justice de la Seine, 1946, AN, Z6/NL/617 ex (...)
- 33 SNCF, 25LM/256, 258 et 1934 ; 118LM/121 ; 505LM/186 et AN, 3W/68 ; 72AJ/477 ; F7/14882 ; F14/1691 (...)
- 34 *Ibid.* et Mémento du 26 août 1941, conférence à la Wehrmacht, AN, Z6/NL/617 ; AD 71, W/116684, 120 (...)
- 35 G. RIBEILL, 2001, p. 100.
- 36 *Ibid.*, p. 92.

8Grâce à leur statut, les agents SNCF sont exemptés de la loi du 17 juillet, régissant l'accès aux emplois dans l'administration publique. Cependant, après l'intervention du directeur général Robert Le Besnerais invoquant, entre autres, une régulation économique, « nous désirerions également nous séparer de fonctionnaires supérieurs dont l'activité n'est plus suffisante ou dont nous n'avons plus l'emploi »³⁰, et avec l'élaboration d'un texte par le président, Pierre-Eugène Fournier³¹, elle est adaptée aux agents SNCF dès le mois de septembre.

Ainsi, Jean Goursat et Philippe Dargeou, directeur et adjoint au service central du mouvement et Charles Boyaux, directeur du service commercial, terminent leur carrière au poste de directeur général de la SNCF. René Barth, directeur du service central du personnel, serait également nommé directeur en août 1944⁸⁰ avant d'être détaché en Allemagne. Cependant, deux des principaux acteurs de l'épuration des communistes, P.-E. Fournier et R. Le Besnerais, sont inquiétés dès 1944. En effet, la commission d'épuration de la région Est exhume des documents les impliquant directement dans l'épuration sous Vichy⁸¹. Pour éviter un éventuel procès, le directeur général démissionne en octobre mais les épurés veulent sanctionner leurs épurateurs⁸² : « Il est inouï, également, que l'ex-directeur de la SNCF, M. Le Besnerais, ne soit pas encore arrêté, bien qu'il ait été un des principaux responsables de l'arrestation de centaines de cheminots patriotes [...] les cheminots ne comprennent pas, Monsieur le ministre, que vous ayez désigné Fournier comme président du conseil d'administration »⁸³, indique Marc Dupuy, ancien dirigeant des cheminots communistes, interné en 1940 et désormais député à l'Assemblée. En effet, R. Mayer tente de garder en place P.-E. Fournier, reconduit dans ses fonctions⁸⁴. Cependant, en septembre 1945, les pressions politiques le contraignent à démissionner. Ils sont tous les deux accusés « d'atteinte à la sûreté extérieure de l'État » en 1946 mais, protégés par R. Mayer, l'affaire est classée en mars 1948⁸⁵.

- **86** La CGT veut un second procès en 1946 concernant son rôle dans « la déportation de cheminots », PP (...)
- **87** S. GACON, 2002, p. 465-479.

20L'épuration post-Vichy est plurielle : pénale et/ou administrative, officielle ou officieuse, par le haut ou plutôt par le bas. Elle n'est pas économique puisque la SNCF n'est pas inquiétée par le Comité de confiscation des profits illicites, mais les motifs économiques et techniques ne sont pas à exclure. Pour R. Le Besnerais, P.-E. Fournier et J. Berthelot⁸⁶, leur épuration paraît intimement liée à celle des communistes : épurer les épurateurs semble être le dernier volet de la *désépuration*. L'amnistie n'est-elle qu'un « voile de l'oubli »⁸⁷ ou est-ce une *désépuration*, marquant la transition vers une République « restaurée » puis consolidée ?