Ainsi, très peu de temps après le départ, le convoi est stoppé à la gare de triage de Creil, dans l'Oise, du fait des dégâts causés. Un autre arrêt prolongé a lieu en gare de Lagny, en Seine-et-Marne. Les différents témoignages notent par ailleurs son allure souvent lente et ses nombreux arrêts[1]. De ce fait, il semble que le transport ne franchisse la frontière avec l'Allemagne que dans la nuit du 5 au 6 juin, après notamment un nouvel arrêt à Châlons-sur-Marne le lundi[2]. En passant ensuite par Mannheim, Francfort et Hanovre[3], le train arrive le matin du 7 juin dans la gare en partie détruite de Hambourg. Le même jour, il parcourt les 25 derniers kilomètres les menant au KL Neuengamme.

Ces conditions, souvent extrêmes pour les déportés qui voyagent sous une forte chaleur et sans eau, favorisent par contre un grand nombre d'évasions, qui n'ont pas toutes réussi. Elle sont préparées dès Compiègne parfois, comme le montre l'exemple d'un petit groupe de résistants qui réussissent à rester ensemble lors de la montée dans les wagons à bestiaux et à garder sur eux quelques outils[4]. 23 cas d'évasions réussies ont ainsi pu être recensés, dont 21 entre Châlons-sur-Marne et Vitry-le-François, dans le département de la Marne ; les 2 autres ayant lieu juste avant le passage de la frontière[5]. Mais, parmi les déportés qui sautent du train alors qu'il se trouve déjà en Moselle, c'est-à-dire en territoire allemand annexé de fait, 15 sont repris presque aussitôt à Forbach et sont immédiatement emmenés au camp de représailles de Sarrebruck Neue Bremm. Ils y restent deux mois avant d'être envoyés au KL Neuengamme, leur destination d'origine. Ils entrent au camp le 18 août 1944 et sont immatriculés du numéro 42801 au numéro 42815[6].

Par ailleurs, si certains témoignages, évoquent des décédés durant le transport, nos recherches n'ont pas permis d'en retrouver les noms, notamment à cause de l'absence de liste de départ de Compiègne.

Ce sont donc, en l'état actuel des recherches, 2028 hommes qui sont arrivés le 7 juin au KL Neuengamme.

Après deux ou trois semaines de quarantaine dans les Blocks douze et quatorze, les déportés nouvellement arrivés subissent les transferts vers des Kommandos de travail ou des KL. Ainsi, une grande partie de ce groupe, au moins 880 déportés, est intégrée à un transport de plus de 1 000 déportés dirigés vers le KL Sachsenhausen, sûrement le 6 juillet. A leur arrivée, ils sont immatriculés dans la série des « 84000 ». Une partie d'entre eux est envoyée rapidement au Kommando de Falkensee.

Les autres déportés sont transférés vers des Kommandos du KL Neuengamme. Une petite centaine de déportés arrivés le 7 juin partent ainsi le 28 juin 1944, dans un transport de 450 personnes environ, pour le Kommando de Watenstedt. Les détenus de ce camp travaillent pour les aciéries Hermann Goering à la fabrication d'obus et de bombes. Le 1er juillet, un deuxième départ vers le Kommando de Stöcken est composé de 400 à 500 détenus, dont au moins 215 déportés de ce transport. Situé au nord-ouest de Hanovre, ce complexe comprend deux unités de production : l'une est vouée à la production d'accumulateurs de sous-marins, et l'autre à la production de caoutchouc pour pneus d'avions et d'automobiles. Les principales autres destinations de ces déportés arrivés le 7 juin sont les Kommandos de Misburg, de Hambourg, de Lengerich, de Meppen Versen, et de Schandelah[7].

Les déportés repris après leur tentative d'évasion, envoyés au camp de Neue Bremm à Sarrebruck, et qui n'arrivent au KL Neuengamme que le 18 août 1944, sont transférés en décembre 1944 au KL Buchenwald, où ils sont immatriculés dans les « 99400 ». Ils sont ensuite envoyés dans les KL Dachau ou Bergen-Belsen. Leur parcours est donc très différent de celui de leurs camarades arrivés le 7 juin.

Si des déportés de ce transport décèdent au camp central de Neuengamme ou dans ses Kommandos, beaucoup trouvent la mort lors de l'évacuation de 1945. A titre d'exemple, des personnes meurent d'abord en baie de Lübeck, lors des bombardements des bateaux de la marine marchande où elles étaient entassées, dont le « Cap Arcona » ; ensuite en cours de route ou dans les différents lieux de transfert où elles sont arrivées. Plus d'une centaine décèdent ainsi au camp de Bergen-Belsen. Au total, ce sont 968 personnes partis le 4 juin (46,9 %) qui disparaissent en déportation.

Thomas Fontaine, Gérard Fournier, Guillaume Quesnée

---

1 Sur ce transport, lire notamment les témoignages de Claude Bourdet, *L'aventure incertaine, de la Résistance à la Restauration*, Edtions Stock, 1975 ; Victor Daum, *Neuengamme-Sachsenhausen*, Imprimerie du C.R.D.E.P., Lille, 1968 ; Bernard Morey, *mémoires d'outre-vies*, Edition des Grands Ducs, Dijon, 1987 ; André Pedron, *De Montluc à Belsen*, Villefranche, 1946 ; Marcel Prenant, *Toute une vie à gauche*, Edition Encre, Paris, 1980 ; Jean-Pierre Renouard, *Un uniforme rayé d'enfer*, Editions du Rocher, Monaco, 1993 ; Georges Salan, *Prisons de France et bagnes allemands*, Imprimerie l'Ouvrière, Nîmes, 1946.

2 Cette indication se retrouve notamment dans les témoignages dactylographiés de Paul Cœuret et de Raymond Durand déposés à l'Amicale de Neuengamme.

3 Comme le précédent transport parti le 21 mai 1944 de Compiègne vers le KL Neuengamme, celui-ci a-t-il opéré un arrêt à Weimar pour débarquer les déportés au KL Buchenwald? Dans son témoignage, Claude Bourdet semble le supposer en indiquant là encore la cause d'un surpeuplement de ce camp pour justifier la poursuite du trajet en direction du KL Neuengamme ; *op. cit.*, p. 338.

4 Pour plus de détails sur cet exemple d'évasion d'un transport de déportation, voir Roger Morange, *l'évasion du capitaine Morange*, Bulletin de l'Ecole Polytechnique, pp. 19-25, document déposé à la FMD.

5 Dans sa brochure du « Club Mémoire 52 », *5 juin 1944, entre Châlons et Vitry-le-François, sur les chemins de l'Enfer, 45 déportés s'évadent d'un train partant pour Neuengamme*, Jean-Marie Chirol donne le chiffre de 45 évadés. Tous les noms n'ont pu être retrouvés.

6 Il a été choisi de les présenter dans ce transport puisque leur premier départ en déportation a lieu le 4 juin 1944. On notera par ailleurs qu'un des 23 déportés à s'être évadés avant l'arrivée en Moselle est repris le 1er août suivant en gare de Lyon-Perrache. Il est fusillé le 20 août 1944 à Saint-Genis-Laval (Rhône).

7 Pour le descriptif de ces Kommandos, voir l'introduction du Livre-Mémorial.

I.223. Transport parti le 4 juin 1944 de Compiègne, et arrivé le 7 juin 1944 au KL Neuengamme

Effectif recensé :		**2 064 hommes**	
Matricules extrêmes :		**33189 – 35185[1] 42801 – 42815**	
Situations :	**Evadés durant le transport :**	**23**	**1,1 %**
	Décédés et disparus en déportation :	**968**	**46,9 %**
	Rentrés de déportation :	**958**	**46,4 %**
	Situations non connues :	**115**	**5,6 %**

Le train parti de la gare de Compiègne le dimanche 4 juin 1944, à destination du KL Neuengamme, figure parmi les plus importants transports de déportation au départ de France. C'est aussi le second à prendre la direction de ce camp de concentration qui, pour les départs de Compiègne au moins et depuis mai 1944, devient la destination la plus utilisée pour plus d'un déporté sur deux, quatre des sept transports emmenant plus de 1 500 détenus à chaque fois[2].

Les départs vers le Reich s'accélèrent donc déjà, avant même que les Alliés n'aient débarqué en Normandie. Ils sont à la fois la conséquence des nombreuses arrestations de cette période, et le résultat des besoins de main-d'œuvre de l'économie de guerre allemande. Le camp de Compiègne-Royallieu sert de lieu de rassemblement, et les départs qui y sont organisés mêlent alors de nombreux cas d'arrestation différents, les transports étant représentatifs d'un contexte répressif général.

Le profil des déportés de ce transport permet de constater cet état de fait, d'abord par leurs dates d'arrestation : près de 90 % d'entre eux sont arrêtés dans les quatre mois qui précèdent le départ, alors que le mois de mai 1944 représente à lui seul 28 % du total[3].

Les motifs d'arrestation connus illustrent ensuite la lutte menée contre les résistants, et la montée des représailles contre une population à qui l'on reproche son soutien à ces derniers. De nombreux membres de réseaux démantelés, comme en Saône-et-Loire en mars-avril 1944, et des maquisards, comme ceux du Ventoux également faits prisonniers durant la même période, se retrouvent ainsi dans ce transport. Claude Bourdet, fondateur du Mouvement de Libération Nationale, membre du Comité directeur de Combat, Compagnon de la Libération, est ainsi déporté. Les rafles menées contre les habitants se détachent, elles, par leur ampleur. La plus notable, dans le cas de ce transport, reste celle de Figeac (Lot) opérée les 11 et 12 mai 1944, après que des premières arrestations aient eu lieu sur le territoire de la commune de Saint-Céré et alors que les troupes allemandes recherchent activement des résistants[4]. Les hommes âgés de dix-huit à soixante ans sont ainsi rassemblés dans la cour de la gendarmerie et sur la place des Carmes de Figeac ; des femmes suspectées d'appartenir à la Résistance sont également arrêtées. Ils sont plusieurs centaines à partir pour Montauban, alors que ceux qui travaillent pour les services publics, pour les entreprises d'alimentation, ou pour des usines stratégiques, et qui ne sont pas repérés comme des « maquisards », sont relâchés. Après des interrogatoires, ils sont encore plus d'une centaine à être déportés, d'abord et surtout dans ce transport pour Neuengamme, et ensuite dans le suivant qui part de Compiègne vers le KL Dachau le 18 juin 1944[5].

Les origines de ce transport sont enfin illustrées par l'éparpillement des départements d'arrestation connus : en dehors des départements d'Alsace-Moselle annexés, seule une quinzaine d'entre eux ne figurent pas dans cette liste, et aucune région ne se détache véritablement[6].

Lorsque le train part, le dimanche 4 juin dans la matinée, les bombardements de la RAF sur la région s'intensifient et gênent les transports ferrés.

---

1 Un déporté reçoit, semble-t-il, le matricule 35264 à son arrivée, ce qui peut laisser supposer que la limite supérieure de la série matriculaire de ce transport soit plus élevée. Par ailleurs, il faut signaler que 999 matricules de déportés de ce convoi ne sont pas connus. Mais certains déportés n'ont pas reçu de numéro, dans l'attente semble-t-il de leur transfert au KL Sachsenhausen. Pour l'explication de la série des « 42800 », voir le texte de la notice ci-dessous.

2 Voir les autres notices des transports partant de Compiègne vers Neuengamme, celle des deux transports du 18 juin et du 2 juillet qui partent vers le KL Dachau, et celle du dernier transport du 17 août 1944 vers le KL Buchenwald.

3 Ces chiffres ont été établis à partir de 22,1 % de dates d'arrestation connues. Il faut toutefois signaler, dans ce transport, le cas particulier des membres de l'état-major de l'Armée Secrète de Nice, arrêtés le 29 mai 1943, internés et jugés par le Tribunal militaire de la Quatrième Armée italienne, à Breil-sur-Roya dans les Alpes-Maritimes, et d'abord déportés en Italie, avant d'être ramenés à Nice et envoyés à Marseille puis à Compiègne.

4 Des premières arrestations avaient eu lieu en avril 1944, après qu'un parachutage d'armes eut été découvert par les troupes allemandes.

5 La majorité des arrêtés de Figeac part en Allemagne comme travailleurs, requis de force.

6 On connaît 19 % des départements d'arrestation.