

**La France à l'heure allemande[archive] par Yvonne Poulle, Bibliothèque de l'École des chartes vol. 155, Librairie Droz, 1997, (ISSN 0373-6237), p.493.**

**YVONNE POULLE B.É.C. 1999**

**Il est donc naturel que la S.N.C.F., dès le 13 août 1940, s'inquiète de cette question 16. Chargée d'établir l'horaire d'hiver au 6 octobre suivant, elle propose au ministre des Communications, François Piétri, une solution toute simple au problème, à savoir le maintien de l'heure d'été (G.M.T. + 1) en zone non occupée, étant prévu que, dans la nuit du 5 au 6 octobre, en zone occupée les Allemands vont retarder les pendules d'une heure pour passer à l'heure d'hiver d'Europe centrale (G.M.T. + 1) : on aurait ainsi la même heure dans toute la France. René Claudon, directeur général des chemins de fer et des transports au ministère, soutient une mesure dont il estime qu'elle n'est ni « extraordinaire » ni « anormale », auprès du secrétaire général des Travaux et des Transports et, « afin d'éviter que la question ne soit posée à Vichy et réglée dans un sens différent, [il] propose de saisir le ministre [Piétri] de propositions concrètes ». Le secrétaire général ajoute même qu'« une liaison téléphonique serait préférable : il n'y en a que pour deux secondes pour exposer l'affaire au ministre si on veut éviter la dualité d'opinion ». Et le ministre, le 24 août, téléphone de Vichy son accord pour le maintien de l'heure d'été, accord que Claudon transmet à la S.N.C.F. par lettre du 30 août. Un projet de décret pour le maintien de l'heure d'été (G.M.T. + 1) en zone non occupée est préparé, qui réaliserait donc l'uniformisation de l'heure entre les deux zones. Mais, coup de tonnerre, les Allemands maintiennent l'heure d'été (G.M.T. + 2) en zone occupée. Le 2 octobre, Robert Le Besnerais, directeur général de la S.N.C.F., propose, étant donné que les horaires d'hiver sont déjà faits, d'uniformiser l'heure en ajoutant une heure à l'heure de la zone non occupée. Claudon lui répond alors de différer l'application des nouveaux horaires. Donc, à l'automne, les trains venant de la zone non occupée continuent de circuler avec une heure de retard dans la zone occupée, les trains venant de la zone occupée continuent d'attendre une heure supplémentaire à la ligne de démarcation, tout cela bien entendu bouleversant les correspondances. Dans une lettre au ministre du 14 octobre, la S.N.C.F. constate que « cette situation est à la fois très préjudiciable aux voyageurs et très dangereuse du point de vue de la sécurité de la circulation. Elle a également pour effet de perturber la circulation des transports militaires allemands en zone occupée. Il [lui] semble indispensable de la faire disparaître le plus tôt. En effet, les**

conversations officielles avec les autorités ferroviaires allemandes de contrôle [lui] ont fait apparaître comme très probable que le gouvernement allemand ne modifierait pas l'heure applicable en zone occupée avant longtemps. » Le ministère juge alors que la

16. Arch, nat., F14 14907, dossier « Toutes régions, horaires au 15 novembre 1940 et 15 décembre 1940

S.N.C.F. paraît abuser de l'argument « autorités occupantes » et confirme son refus de modifier l'heure légale en zone non occupée. En conséquence, le secrétaire d'Etat aux Communications, Jean Berthelot, décide que, les autorités allemandes de contrôle n'acceptant pas en principe de modification de service en zone occupée, la nécessaire révision des horaires ne portera que sur la marche des trains dans les parties des deux régions S.N.C.F. de la zone non occupée. La S.N.C.F. propose alors des ajustements d'horaires pour le 15 décembre, en particulier aux gares de contact<sup>17</sup>.

Bien que l'on ait reparlé à la fin de la première quinzaine de novembre d'un retour des Allemands à l'heure d'hiver en zone occupée, ce qui aurait annulé les dispositions précédentes, la S.N.C.F., en réponse à une lettre de Berthelot du 25 novembre, soumet le 4 décembre un nouveau projet d'horaires, compte tenu du maintien de l'heure d'été d'Europe centrale en zone occupée, et souhaite être fixée sur l'heure légale en zone non occupée pour les horaires du 5 mai 1941, en faisant remarquer qu'il est évident que l'application d'une super-heure d'été en zone non occupée, qui donnerait la même heure légale dans les deux zones, faciliterait grandement son travail.

Sans que l'on connaisse cette fois-ci les tractations entre Paris et Vichy, Claudon répond à la S.N.C.F. le 16 décembre que « le gouvernement français a décidé de rétablir l'unité horaire entre les deux zones grâce à une avance de deux heures en zone non occupée, c'est-à-dire par une avance d'une heure de l'heure actuellement en vigueur, la date prévue, en accord avec les autorités allemandes, étant celle du 15-16 mars prochain ».

Mais la loi de 1923 n'autorisant qu'une avance de 60 minutes en été par rapport à l'heure légale, il faut donc une nouvelle loi fixant l'amplitude du changement. La note de présentation accompagnant le projet de loi mélange, à dessein peut-être pour sauver la face dans une question de souveraineté, le problème des dates de changement d'heure imposées par les Allemands et celle de l'amplitude du changement où sont invoquées les raisons de commodité. On aboutit finalement à la loi du 19 décembre 1940<sup>18</sup> selon laquelle « le gouvernement fixera chaque année par décret l'amplitude de l'avance de l'heure légale, prévue par la loi du 24 mai 1923 (...), ainsi que les dates d'entrée en vigueur de l'avance de l'heure et de rétablissement de l'heure normale ».

Le décret, pris seulement le 16 février 1941<sup>19</sup>, ne conserve pas la date

17. On aboutit ainsi à des horaires dignes de Jules Verne; par exemple, à la gare de contact de Moulins, le train de nuit Paris-Lyon, qui dessert Vichy, arrivé à 2 h 05 (heure de zone occupée), repart à 1 h 50 (heure de zone non occupée).

18. J.O., 9 janvier 1941.

19. Ibid., 20 février 1941.

## **500 YVONNE POULLE B.É.C. 1999**

du 15-16 mars qui avait été proposée, mais retient celle du 5 mai pour une avance de deux heures de l'heure légale (G.M.T. + 2), c'est-à-dire pour une avance effective d'une heure des pendules déjà à l'heure d'été depuis 1939 (G.M.T. + 1), la date choisie pouvant faire passer le changement pour une avance saisonnière normale<sup>20</sup>; l'unité entre les deux zones semble donc acquise : reste à savoir ce qu'il adviendra du changement d'heure saisonnier.

Désireuse d'éviter les contre-temps de l'année passée, la S.N.C.F., quatre jours après la mise en application de l'uniformisation de l'heure, s'inquiète de savoir s'il s'agit d'une mesure définitive, comme il ressort d'une lettre du président de son conseil d'administration, Pierre Fournier, au ministre Berthelot<sup>21</sup>. Celui-ci répond par l'affirmative « pour la période d'été et pour celle d'hiver si les autorités allemandes décident le retour à l'heure normale en Allemagne, applicable dans les territoires occupés ». Mais, avant d'entreprendre le lourd travail d'établissement du service d'hiver, Fournier réinsiste en proposant deux solutions où le gouvernement français de toute façon s'aligne sur les autorités allemandes, soit qu'elles maintiennent l'heure d'été en hiver, soit qu'elles retournent à l'heure d'hiver. Dans sa réponse, Berthelot, tout en chargeant le délégué général du gouvernement français dans les territoires occupés de s'informer auprès des Allemands, préconise d'établir deux horaires, l'un sans décalage et un autre avec décalage d'une heure entre les deux zones. Fournier, devant l'importance du travail à préparer, revient sur la question en juillet et demande à être fixé pour le 15 août. Sans doute est-il entendu, car le décret du passage à l'heure d'hiver (G.M.T. + 1) pour 1941 est pris le 23 septembre<sup>22</sup> pour un changement simultané d'heure et d'horaire dans la nuit du 5 au 6 octobre suivant.

On ne sait pas si des tractations similaires précèdent le décret du 17 février 1942 qui rétablit l'heure d'été (G.M.T. + 2) en zone non occupée à partir

20. Annuaire du Bureau des longitudes, 1943, p. 209. Contrairement à ce que pense Dominique Veillon, Vivre et survivre en France, 1939-1947, Paris, 1995, p. 73-74, n. 4, l'uniformisation n'a été obtenue que par un alignement de la zone non occupée sur la zone occupée ; cette historienne reste cependant la seule à avoir abordé le sujet.

21. La genèse du décret du 26 septembre 1941 se trouve dans un dossier conservé dans les archives du secrétariat du conseil d'administration de la S.N.C.F. et intitulé « Unité d'heure entre la zone libre et la zone occupée, détermination de l'heure légale en zone libre, hiver 1941-1942 ». Ce dossier est signalé dans La Seconde guerre mondiale, guide des sources conservées en France, 1939-1945, Paris, 1994, p. 1117.

22. J.O., 28 septembre 1941. On ne sait pas quelle a été la réponse des autorités allemandes à la question posée par le délégué général du gouvernement français dans les territoires occupés, mais il est vraisemblable, si on en juge par ce qui se passera l'année suivante, que la date du 5-6 octobre et la simultanéité des deux changements ont suivi ce qui était décidé en Allemagne.

## **B.É.C. 1999 L'HEURE ALLEMANDE 501**

du 9 mars<sup>23</sup>. Mais on est mieux renseigné pour le décret du 26 octobre qui rétablit

**l'heure d'hiver (G.M.T. + 1) en zone non occupée à partir du 2 novembre. La Waffen Verkehr Direktion Paris ayant fait connaître à la S.N.C.F. que la Reichsbahn prolongeait son service d'été jusqu'au 2 novembre, le secrétaire d'État aux Communications demande le 1er juillet au chef du gouvernement de lui faire connaître la date du retour à l'heure d'hiver en zone non occupée. Dans une note du 16 août, celui-ci informe le ministre que la question de l'heure d'hiver sera évoquée au prochain Conseil des ministres et qu'il convient de maintenir l'uniformité de l'heure entre les deux zones. Dans sa séance du 21 août, le Conseil décide que « l'heure ne sera pas changée », c'est-à-dire que, pour garder l'uniformité entre les deux zones, le changement des horaires se fera le 2 novembre en simultanéité avec celui de la Reichsbahn<sup>24</sup>.**

**Après l'entrée des Allemands en zone non occupée, et sans d'ailleurs qu'elle y soit pour rien, le changement d'heure continue de s'effectuer régulièrement, dans l'ensemble de la France, au printemps et à l'automne : le 29 mars 1943 (décret du 19 mars) pour l'heure d'été, le 4 octobre 1943 (décret du 13 septembre) pour l'heure d'hiver, et le 3 avril 1944 (décret du 29 mars) pour l'heure d'été<sup>25</sup>.**

**La libération du territoire en 1944-1945 s'effectue donc, selon la chronologie de l'avance des armées alliées, pour partie à l'heure d'été (G.M.T. + 2) fixée par Vichy, pour partie à l'heure d'hiver (G.M.T. + 1) fixée par le Gouvernement provisoire de la République française à partir du 8 octobre 1944. Puis le retour à l'heure d'été est fixé au 2 avril 1945, mais il s'agit toujours de l'heure d'été d'Europe centrale (G.M.T. + 2). Ce n'est qu'au mois d'août 1945 qu'un décret prévoit le rétablissement de l'heure d'hiver d'Europe occidentale (G.M.T.) en deux étapes, le 16 septembre et le 18 novembre, avec chaque fois un retard d'une heure, le deuxième s'additionnant au premier. Mais un décret du 5 novembre supprime le second changement prévu pour le 18 novembre, si bien que la France reste de fait soit à l'heure d'été d'Europe occidentale, soit, si l'on veut, à l'heure d'hiver d'Europe centrale ; et comme il n'est plus question, jusqu'au 28 mars 1975, de changement saisonnier de l'heure, on peut considérer qu'à cette date, où elle**

**23. J.O., 20 février 1942**

**24. Voir Arch, nat., F60 655. La Waffen Verkehr Direktion est la direction des transports militaires de l'état-major allemand à Paris. Il n'existe pas de compte rendu des conseils des ministres pour l'année 1942, mais Jacques Le Roy-Ladurie, Mémoires 1902-1945, éd. Emmanuel Le Roy-Ladurie, Paris, 1997, p. 364, mentionne qu'au Conseil des ministres du 21 août a été évoquée la question du « maintien de l'heure d'été en zone occupée ».**

**25. J.O., 23 mars 1943, 24 septembre 1943, 31 mars 1944.**

**502 YVONNE POULLE B.É.C. 1999**

**retrouve l'heure d'été, la France, pour des raisons d'économies pétrolières, retourne à « l'heure allemande »<sup>26</sup>.**

**\***

**En conclusion, on voit que, en 1940 et en 1942, les impératifs techniques l'ont emporté sur toute autre considération, même de souveraineté nationale, par le truchement des chemins de fer, comme ils l'avaient fait en 1891, lorsque l'heure légale avait supplanté les heures locales en France. Sous l'occupation, l'heure**

**légale imposée, d'abord pour une partie du pays, puis pour l'ensemble du territoire est celle du Reich. Il s'agit dans tous les cas de faire rouler les trains selon des horaires cohérents sur un territoire de plus en plus grand<sup>27</sup>. Mais on ne tient pas plus compte alors que maintenant des plaintes des usagers obligés de se lever en pleine nuit l'hiver et de se coucher deux heures avant le soleil en été, même s'il s'agit de réaliser des économies. Car on doit ranger parmi les conséquences paradoxales de la Seconde guerre mondiale le passage de la France du méridien de Greenwich à celui de Berlin.**

**Yvonne POULLE.**

**26. Décrets des 2 octobre 1944 (J.O., 3 octobre 1944), 17 mars 1945 (J.O., 20 mars 1945), 14 août 1945 (J.O., 15 août 1945), 5 novembre 1945 (J.O., 13 novembre 1945) et 19 septembre 1975 (J.O., 20 septembre 1975).**

**27. Voir Gerhard Dohrn-van Rossum, L'histoire de l'heure, Paris, 1997, p. 364-366. Il est curieux à ce propos de noter que, malgré ses anciennes fonctions, Pierre Girard, qui avait été pourtant chef du service des horaires de la région Sud-Est de la S.N.C.F. sous l'occupation, n'effleure absolument pas la question de l'heure dans la déposition qu'il fit auprès de l'Institut Hoover dans l'enquête que celui-ci a conduite après la guerre : Institut Hoover. La vie en France sous l'occupation, t. I, Paris, 1957, p. 321-338.**