

LA COLLABORATION DES INDUSTRIELS AVEC LE RÉGIME NAZI (PREMIÈRE PARTIE) ...

L'industrie automobile allemande tourne à plein régime pour le 3^{ème} Reich. Elles sont nombreuses, ces grandes entreprises, à vouloir laisser un voile sur leur passé trouble et pas très glorieux, et grâce auquel elles ont pu prospérer. Au sortir de la *Seconde Guerre mondiale* (1939-1945), la plupart d'entre elles ont poursuivi leurs activités, et certaines sont même devenues aujourd'hui des multinationales. Intéressons-nous à ces grands groupes industriels et à leurs dirigeants ayant sévi aux côtés des nazis, avant et pendant le conflit, que ce soit par idéologie ou par intérêt économique. Le premier des trois volets de cette série d'articles traitant de la collaboration des industriels avec le régime nazi est consacré à l'industrie automobile allemande. Hitler, qui avait fait du réarmement sa priorité, ne négligea pas pour autant l'automobile. En ce sens, il put compter sur le zèle et la complicité de nombreux constructeurs du secteur, allemands mais pas seulement, séduits par le nazisme ou par l'appât du gain, afin d'approvisionner et d'entretenir le parc automobile militaire du *Troisième Reich*, mais aussi afin de fabriquer d'autres matériels de guerre.

Bosch équipe la machine de guerre nazie

C'est dès fin 1933 que la compagnie Bosch, alors fabricant d'outillage ou de pièces pour l'automobile, coopère avec les autorités nazies en construisant, dans le plus grand secret, deux usines exclusivement consacrées à la production d'armement.

Leur main d'œuvre est pour moitié constituée de travailleurs forcés. Ainsi, des prisonniers de guerre, des internés militaires et des prisonnières de camps de concentration produisent les équipements nécessaires aux avions de la Luftwaffe et aux chars de la Wehrmacht.

Bosch est, de nos jours, une multinationale surtout connue pour ses appareils électroménagers.

Le Führer, Ferdinand Porsche et Volkswagen

Le Führer et Ferdinand Porsche, dont nous allons reparler juste après, partagent le désir commun de produire un modèle de voiture populaire à bas coûts.

Pour ce faire, ils créent en 1937, la société *Volkswagen*, littéralement, la «voiture du peuple». Mais avant de produire en masse celle qui deviendra après-guerre la fameuse *Coccinelle*, la flambant neuve usine géante de Wolfsburg fabrique surtout des véhicules militaires légers ou amphibiens. *Volkswagen* exploite de nombreux détenus des camps de concentration, employés dans des conditions la plupart du temps effroyables, dans des ateliers délocalisés.

Le groupe *Volkswagen*, qui de nos jours comprend entre autres les marques *Audi*, *Seat*, *Skoda*, *Porsche*, *Lamborghini*, *Bentley*, *Ducati*, *Scania*... deviendra en 2018 le premier constructeur mondial de véhicules.

L'ingénieur Ferdinand Porsche, fondateur de la célèbre marque de voiture de sport et de luxe, est l'un des principaux rouages du complexe militaro-industriel nazi.

D'origine austro-tchèque, il se fait naturaliser allemand en 1935, intègre le parti nazi en 1937 et s'enrôle même dans la S.S. en 1942. Nommé par Hitler coordinateur de l'effort de guerre industriel du *Troisième Reich*, il conçoit et fabrique à grande échelle du matériel de guerre (véhicules divers, chars, moteurs d'avions, armement, munitions, missiles...), avec entre autres les firmes *Daimler-Mercedes-Benz*, *BMW*, *Volkswagen* et *Porsche*. Il bénéficie des importants marchés d'État, accumule de très hauts revenus, et c'est massivement qu'il emploie comme main d'œuvre des travailleurs déportés.

En décembre 1945, Ferdinand Porsche est arrêté par les autorités françaises. Emprisonné à l'âge de 70 ans, il ne supporte pas sa détention et sera libéré en 1947. Il mourra en 1951 sans jamais avoir été jugé.

Ses héritiers, son fils puis ses petits-fils, lui succéderont à la direction de *Porsche*, *Volkswagen*, puis du Groupe *Volkswagen*. En 1996, Ferdinand Porsche est intronisé au Temple international de la renommée du sport automobile. En 1999, il remporte à titre posthume le prix de l'ingénieur automobile du siècle. Le *Porsche Muséum* lui est consacré en 2009, sur le site industriel historique de *Porsche* à Stuttgart, à proximité des musées *Daimler* et *Mercedes-Benz*.

La famille Quandt fait fructifier BMW et AFA

La famille Quandt, propriétaire de *BMW* et d'*AFA* (future *VARTA*), déjà richissime avant la guerre, profite de la situation pour s'enrichir encore davantage.

C'est dès 1931 que Günther Quandt aide financièrement le parti nazi auquel il adhère deux ans plus tard. Sa fortune, et celle de sa famille, deviennent immenses grâce à la spoliation d'entreprises juives et à l'emploi de la main d'œuvre servile durant la guerre. Les usines *BMW* de la famille Quandt fabriquent pour l'armée nazie véhicules et moteurs, et leurs usines *AFA* confectionnent accumulateurs et batteries destinés à équiper sous-marins, bombardiers, torpilles ou encore divers véhicules et appareils.

Et c'est à plein régime qu'elles tournent, usant à la tâche des milliers de travailleurs forcés, prisonniers de guerre ou issus de camp de concentration. Victimes de conditions de vie et de travail atroces, des brutalités inqualifiables des S.S., ou encore exposés sans protection aux dangers du plomb, beaucoup périront, et certains seront même assassinés peu avant la fin du conflit mondial.

Au sortir de la guerre, *BMW* et *AFA* échappent au démantèlement, et la famille Quandt est blanchie, échappant aux sanctions par dissimulation et mensonges.

Günther meurt au Caire, en décembre 1954, au cours d'un séjour touristique, et ses fils Herbert et Harald Quandt reprennent alors en main la société *BMW* qui deviendra par la suite l'énorme et mondialement réputé constructeur d'automobiles haut-de-gamme, sportives et luxueuses. La firme *AFA*, quant à elle, se transforme en *VARTA*, la marque de piles aujourd'hui bien connue.

Opel et Mercedes-Benz en roue libre

Pendant la guerre, les grands constructeurs automobiles *Opel* et *Mercedes-Benz* développent leurs véhicules, produisent des camions pour la Wehrmacht et assemblent des avions pour la *Luftwaffe*.

La marque à l'éclair traversant un cercle appartient alors à l'*Américain General Motors*, qui avait racheté la société des frères *Opel* lors de la crise de 1929, et dont nous reparlerons dans le troisième volet de cette série d'articles.

Comme tant d'autres entreprises, *Opel* et *Mercedes-Benz* se servent de la main d'œuvre provenant de l'univers concentrationnaire, utilisée dans des conditions épouvantables, leur permettant de générer d'énormes sommes d'argent.

À l'instar de tant d'autres également, leurs dirigeants ne seront pas inquiétés par la justice après la guerre et *Opel* et *Mercedes-Benz* poursuivront leurs activités lucratives, jouissant de nos jours d'une notoriété s'étalant bien au-delà des frontières de l'Allemagne.

L'industrie automobile allemande ne fut pas la seule à rouler pour le régime nazi et le *Troisième Reich* put aussi compter sur d'autres constructeurs au-delà de ses frontières. C'est ce que nous développerons dans le troisième volet de cette série d'articles traitant de la collaboration des industriels avec le régime nazi.

Mais en attendant, c'est dès le mois prochain que nous découvrirons le second volet, consacré lui à la sidérurgie et à la chimie, deux des grandes industries allemandes de la mort.

Frédéric PUSSÉ.

Sources: *Terre promise*, *Le Monde*, *Observatoire des multinationales*, *La Liberté* & *Wikipédia*.