

La SNCB et les déportations

Une recherche sur
commande relative au
rôle des chemins de
fer en Belgique durant
la Seconde Guerre
mondiale

Nico Wouters

Lors de l'occupation allemande de la Belgique au cours de la Seconde Guerre mondiale, des Juifs, des Roms, des prisonnier·ère·s politiques et des travailleur·euse·s forcé·e·s ont été déporté·e·s en masse vers l'Est. Le 27 janvier 2022, le Sénat et Georges Gilkinet, Vice-Premier ministre et ministre de la Mobilité, ont confié au CegeSoma/Archives de l'État une mission de recherche historique sur le rôle de la SNCB.





Photographie prise clandestinement d'une colonne de réfractaires au travail obligatoire quittant, sous la garde des Allemands, la caserne d'Etterbeek pour être déportés.
Source : photo n° 4764, CégeSoma/Archives de l'État.

Une recherche délicate

En 2007, CégeSoma publiait, sous le titre *La Belgique docile*, un rapport et un ouvrage sur l'attitude des autorités belges face à la persécution des Juifs. Cet ouvrage établissait déjà que la SNCB avait pris en charge les 'convois de la déportation'. Jannie Haek, alors administrateur délégué de la SNCB, admit d'ailleurs publiquement la chose en novembre 2012. Mais de nombreuses questions subsistaient quant à la manière dont on avait pu en arriver là. La question est revenue à l'ordre du jour en Belgique suite aux compensations financières accordées aux victimes et à leurs descendant-e-s par les sociétés nationales de transport ferroviaire en France et aux Pays-Bas. Il s'agit donc d'une recherche délicate du fait de la sensibilité du sujet, mais aussi d'éventuelles réparations.

Au-delà de cette question, la recherche s'est également avérée difficile. D'une part en raison de la forte pression liée à la durée restreinte de la mission - dix mois consacrés à la recherche et cinq à la rédaction - et, d'autre part, en raison du manque important de sources archivistiques. Malgré ce contexte difficile, le rapport final et un ouvrage destiné au grand public ont été présentés en décembre 2023. Cette recherche a permis quelques nouvelles découvertes importantes.

Deux questions essentielles

La mission s'articulait autour de deux questions simples : la SNCB a-t-elle pris en charge les convois de la déportation et, le cas échéant, a-t-elle reçu une compensation financière pour ces services ? Comme nous le savions déjà, la réponse à la première question est positive. Même s'il n'est pas totalement exclu que certains convois de la déportation aient été pris en charge par du personnel de réserve allemand, il est certain que ce sont des Belges qui ont fait circuler l'ensemble des convois de la déportation. Cela s'est néanmoins déroulé sous le strict contrôle des Allemands. Du personnel de bord allemand, souvent accompagné de gardes allemands armés, était présent dans chaque convoi de la déportation. La plupart des déportations ont été effectuées par ce que l'on appelle les *Sonderzüge* ou 'trains spéciaux', circulant en dehors des horaires réguliers.

En ce qui concerne la question des paiements, l'affirmation reprise dans l'ouvrage *La Belgique docile* de 2007 doit être corrigée. Pour la première fois, on a trouvé trace, dans les archives, de paiements au bénéfice de la SNCB en provenance d'Allemagne. Pour la première fois également, nous pouvons attester que la SNCB a reçu des paiements de la part du *Mitteuropäische Reisebüro* (MER) allemand à Bruxelles et à Berlin. Pendant la guerre, cette entreprise de tourisme était responsable de la coordination et de la prise en charge financière des convois de la déportation des persécuté-e-s raciaux-ales (Juifs et Roms) et des travailleur-euse-s obligatoires (travailleur-euse-s forcé-e-s) et, plus que probablement aussi, des prisonnier-ère-s politiques. Pendant l'Occupation, la SNCB a reçu 41.946.243 FB du MER-Bruxelles et 8.767.214 FB du MER-Berlin. Il ne fait aucun doute que cette somme a été utilisée, entre autres (et donc pas exclusivement), pour payer les convois de la déportation. Derrière ces deux constats apparemment simples se cache cependant une réalité d'occupation complexe.



Directeur général depuis 1933, Narcisse Rulot dirige la SNCB pendant l'occupation allemande. Partisan d'une gestion scientifique de l'entreprise et proche de la grande industrie, il n'est guère apprécié des syndicats avant la guerre.
Source : illustration n° 32723, CegeSoma/Archives de l'État.

Coopérer avec l'occupant allemand

En vertu du droit international de la guerre, et notamment de la Convention de La Haye de 1907, l'occupant a le devoir de prendre en charge la vie publique. Il a également le droit d'exploiter le réseau ferroviaire. En mai 1940, la *Wehrmacht Verkehrs Direktion* allemande prend, de manière agressive, le contrôle total de la gestion du réseau ferroviaire belge. Cette prise en main sera entérinée par l'ordonnance du 14 août 1940, qui fera de la SNCB une sorte de département subordonné et exécutif de la direction allemande. Le 22 juin 1940 le directeur général de la SNCB, Narcisse Rulot, a décidé de remettre l'entreprise en marche et donc de coopérer avec l'occupant. Il n'y a, à ce moment-là, aucune autre possibilité. En vertu du cadre légal belge, la SNCB doit coopérer de manière loyale avec l'occupant, dans l'intérêt du pays et de la population. De plus, tant l'approvisionnement de l'industrie que le ravitaillement de la population en denrées alimentaires dépendent de la SNCB. L'ensemble des décideurs politiques, les industriels et les juristes proches de la direction de la SNCB demandent instamment le redémarrage de la société en juin 1940.

Mais, bien évidemment, cette politique de coopération a ses limites. En principe, la SNCB ne peut rien faire qui aille à l'encontre du 'devoir patriotique'. Même si la notion de 'comportement anti-patriotique' n'est nulle part définie dans la loi, deux conditions importantes doivent être rencontrées. Premièrement, il est interdit d'effectuer des livraisons excessives et de réaliser des bénéfices excessifs. Ces conditions sont pour l'essentiel définies dans ce que l'on appelle la 'doctrine Galopin', du nom d'Alexandre Galopin, gouverneur de la Société Générale. Deuxièmement, aucun soutien militaire direct ne peut être apporté à l'occupant. C'est en effet clairement interdit par le droit pénal belge, en particulier par

l'article 115 (collaboration économique). Ou, comme le formule le comité permanent du Conseil de Législation pendant l'Occupation : aucun service ne peut être fourni 'dans l'intérêt politique ou militaire exclusif de l'occupant'. En clair, on peut affirmer que l'approvisionnement de base de l'occupant allemand, certaines livraisons à l'occupant pour permettre les exportations belges, le transport de troupes allemandes à l'intérieur de la Belgique ou vers des objectifs civils en Allemagne ne posent pas de problèmes. En revanche, le transport de munitions, d'armes, de chars, de troupes vers le front est interdit par le Code pénal.

D'emblée, les choses vont néanmoins se gâter. Dès le début de l'Occupation, la SNCB effectue également des transports allemands à caractère militaire. Ce n'est pas le résultat d'une décision claire, que du contraire. La situation s'installe progressivement sans que la direction ne s'en aperçoive. Probablement vers le début de 1941, la direction et le conseil d'administration acceptent de manière tacite - sans décision explicite - que la société effectue de nombreuses prestations de caractère militaire et elle en vient à ne plus pouvoir faire marche arrière. Cette acceptation tacite est essentielle pour les futurs convois de la déportation. Pour la SNCB, les convois de la déportation ne sont pas davantage [qu'une petite partie de ses prestations militaires bien plus larges](#). Lorsque les convois de la déportation sont introduits en 1941, ils ne sont même pas considérés comme une donnée nouvelle.

Des arguments valables ?

Pourquoi la SNCB accepte-t-elle, au début de l'année 1941, de réaliser des prestations militaires interdites ? L'argument de base de la SNCB se résume en substance au fait qu'elle se trouve dans une 'impossibilité effective de refuser'. Si la SNCB refusait de fournir certaines prestations ou équipements, l'administration militaire allemande les lui aurait tout simplement repris de force. Démissionner aurait signifié que l'occupant aurait contraint le personnel à travailler sous ses ordres. Cela signifie concrètement que l'entreprise considérerait ces prestations de type militaire au bénéfice des forces d'occupation comme un prix nécessaire à payer pour le maintien des transports et de l'approvisionnement en nourriture de la Belgique. Cette argumentation est-elle recevable ? La question n'est pas simple.

Un premier problème de fond est l'absence d'un accord-cadre entre la SNCB et l'occupant allemand en 1940. La SNCB aurait pu, par exemple, négocier certaines conditions. On ne peut pas considérer qu'en 1940, les chances d'un tel accord étaient inexistantes. La *Wehrmacht Verkehrs Direktion* ne s'intéressait alors qu'au trafic allemand. En 1940, des protestations de principe auraient très probablement conduit à l'interdiction de fonction des directeurs. Cependant, force est de constater qu'en 1940, la direction n'a nullement cherché à conclure un accord et n'a même pas semblé prendre en compte le danger que représentaient les prestations à caractère militaire. On peut sans conteste parler d'un manque de discernement.

En 1942, lorsque les déportations de Juifs débutent, la SNCB manque une opportunité plus nette encore. A ce moment-là, la



Un officier allemand dans un bureau belge à la gare de Mons. La *Wehrmacht Verkehrs Direktion* prend en charge de manière agressive des pans entiers de la gestion stratégique et opérationnelle de la SNCB.
Source : collection privée Paul Pastiels.

dépendance de l'occupant allemand à l'égard de la SNCB s'est nettement renforcée, augmentant d'autant la marge de négociation. Le directeur général, Narcisse Rulot, utilise effectivement cette opportunité, mais pas pour protester contre les convois de la déportation. Une protestation contre ces convois aurait-elle permis d'obtenir quelque chose à l'époque ? Un refus de la SNCB en 1942 ou 1943 de continuer à faire circuler les convois de la déportation ne les aurait certes probablement pas arrêtés, mais aurait sérieusement pu les retarder.

Un aveuglement collectif

La direction de la SNCB utilise sa marge de négociation pour protester avec véhémence contre certaines mesures allemandes, comme le travail obligatoire en Allemagne ou l'installation de canons antiaériens allemands sur les wagons belges. Quant aux convois de la déportation, ils ne sont en rien au centre de l'attention. Aujourd'hui, la persécution des Juifs est le prisme à travers lequel nous envisageons toute la période de la Seconde Guerre



Plaque commémorative inaugurée le 29 octobre 1945 par le directeur général René Henning. La plaque intègre une aigle prise sur une locomotive allemande. Le texte fait mention de 'Ceux qui eurent le bonheur de collaborer à l'écrasement définitif de l'hitlérisme'. Après la Libération, la direction cultive l'image de la SNCB en tant qu'entreprise de résistance collective.
Source : photo n° 7730, Collection SNCB – Train World Heritage.

mondiale. Il nous est dès lors difficile d'imaginer que, pendant l'Occupation, les convois de la déportation soient restés en dehors des radars. En effet, le terme même de 'déportation' avait une signification différente de celle que nous lui attribuons aujourd'hui. Pour la SNCB, ce terme recouvrait le travail obligatoire du personnel de la SNCB en Allemagne au bénéfice de la *Reichsbahn*.

Les recherches ont montré que la résistance organisée à l'intérieur et autour de la SNCB était encore plus importante qu'on ne le pensait. Elle excellait surtout dans le sabotage et le renseignement et s'étendait aux différentes directions de la SNCB. À partir de 1943, la SNCB s'est surtout engagée dans la résistance économique, en réduisant délibérément les services et la production. Pas moins de 25.000 travailleur-euse-s supplémentaires sont recruté-e-s, mettant ainsi des bâtons dans les roues du recrutement de main-d'œuvre pour l'Allemagne. Mais même pour cette résistance très présente sur le terrain, les convois de la déportation ne sont pas une priorité. On préfère se concentrer sur les cibles militaires et économiques. De plus, les *Sonderzüge*, fortement surveillés, sont également des cibles malaisées. Enfin, dans les enquêtes judiciaires d'après-guerre sur la collaboration et les enquêtes disciplinaires administratives pour comportement antipatriotique, les convois de la déportation n'apparaissent jamais. Ils ne font l'objet d'aucune question, ni de la moindre plainte. En matière de convois de la déportation, on peut donc parler d'un angle mort collectif, qui va perdurer après la Libération. En d'autres termes, ce n'est pas tant que le directeur général de la SNCB ait délibérément ignoré les nombreux signaux d'alarme mais plutôt qu'il officie alors dans un silence assourdissant.

Quelles responsabilités ?

Ces recherches sont de nature purement historique. Le rapport final ne contient aucune recommandation sur le plan politique. Néanmoins, le rapport et le livre tentent de formuler des conclusions claires quant aux responsabilités dans la mise en œuvre des convois de la déportation. Le terme 'responsabilité' n'est utilisé que dans son contexte historique, et non dans un sens politique, moral ou juridique contemporain. La manière dont nous envisageons aujourd'hui le passé est dominée par une quête de justice. Celle-ci se heurte souvent aux nombreuses contradictions de la réalité historique. La SNCB a fait circuler des convois de la déportation pendant la Seconde Guerre mondiale, mais elle a aussi activement participé à une résistance de grande ampleur. Elle a fourni des prestations militaires à l'occupant, mais a également assuré le ravitaillement de la population. L'entreprise a elle-même subi une exploitation de caractère répressif du fait des Allemands, mais disposait aussi d'un pouvoir autonome propre. Le directeur général Rulot a été sanctionné lors de l'épuration d'après-guerre pour son comportement antipatriotique, tout en recevant par la suite une reconnaissance officielle en tant que résistant. Il ne s'agit donc pas d'une simple question de culpabilité. Le cadre interprétatif du concept de collaboration, par exemple, ne s'applique pas à la SNCB.

Il est clair que le directeur général Narcisse Rulot porte une grande responsabilité individuelle dans les choix (non) faits. Son pouvoir formel s'accroît considérablement après mai 1940, dépassant largement ses compétences légales. C'est un technocrate qui profite de l'Occupation pour prendre des décisions lourdes de conséquences, en étant déchargé de toute tutelle politique et de toute concertation sociale. Malgré l'étendue de son pouvoir décisionnel individuel, l'action de Rulot s'inscrit dans un contexte plus large. Pour toutes les questions de principe importantes, il cherche explicitement à être couvert par le conseil d'administration, par le secrétaire général du département des Communications et des Transports (qui a remplacé le ministre pendant l'Occupation) et par des conseillers juridiques. Il apparaît qu'à chaque moment crucial, tous ces acteurs lui ont implicitement ou parfois explicitement transmis le message de poursuivre la politique de coopération et parfois même d'accepter des choses de nature manifestement punissables. Dans ce contexte, il est tout à fait compréhensible que le grand patron de la SNCB ait toujours pensé que sa politique avait l'aval des secrétaires généraux compétents et demeurerait globalement dans le cadre légal belge imposé.

Le directeur général Rulot était avant tout un représentant du système belge d'avant-guerre, dans lequel un haut fonctionnaire administrait à partir d'une vision technocratique, tout en suivant les injonctions du monde politique et de la grande industrie. Pendant l'Occupation, la SNCB a mené une politique parfaitement conforme à celle des autorités belges. En ce sens, il n'est pas correct d'imputer la responsabilité à une personne ni même à une entreprise. Les décisions prises par cette dernière ne peuvent être comprises à leur juste mesure que dans le cadre d'une responsabilité collective plus large des autorités belges tant publiques qu'industrielles en temps de guerre.

L'auteur

Nico Wouters est le responsable du CegeSoma (Archives de l'État), professeur invité à l'université de Gand et co-rédacteur en chef de la *Revue belge d'Histoire contemporaine*.

Lien vers le rapport final : https://www.senate.be/home/sections/geschiedenis_en_erfgoed/NMBS-SNCB/CegeSoma-rapport-final-provisoire.pdf

À lire

Nico Wouters, *Le rail belge sous l'Occupation. La SNCB face à son passé de guerre : entre collaboration et résistance*, Bruxelles, Racine, 2024, 489 p. (disponible fin mars 2024).

