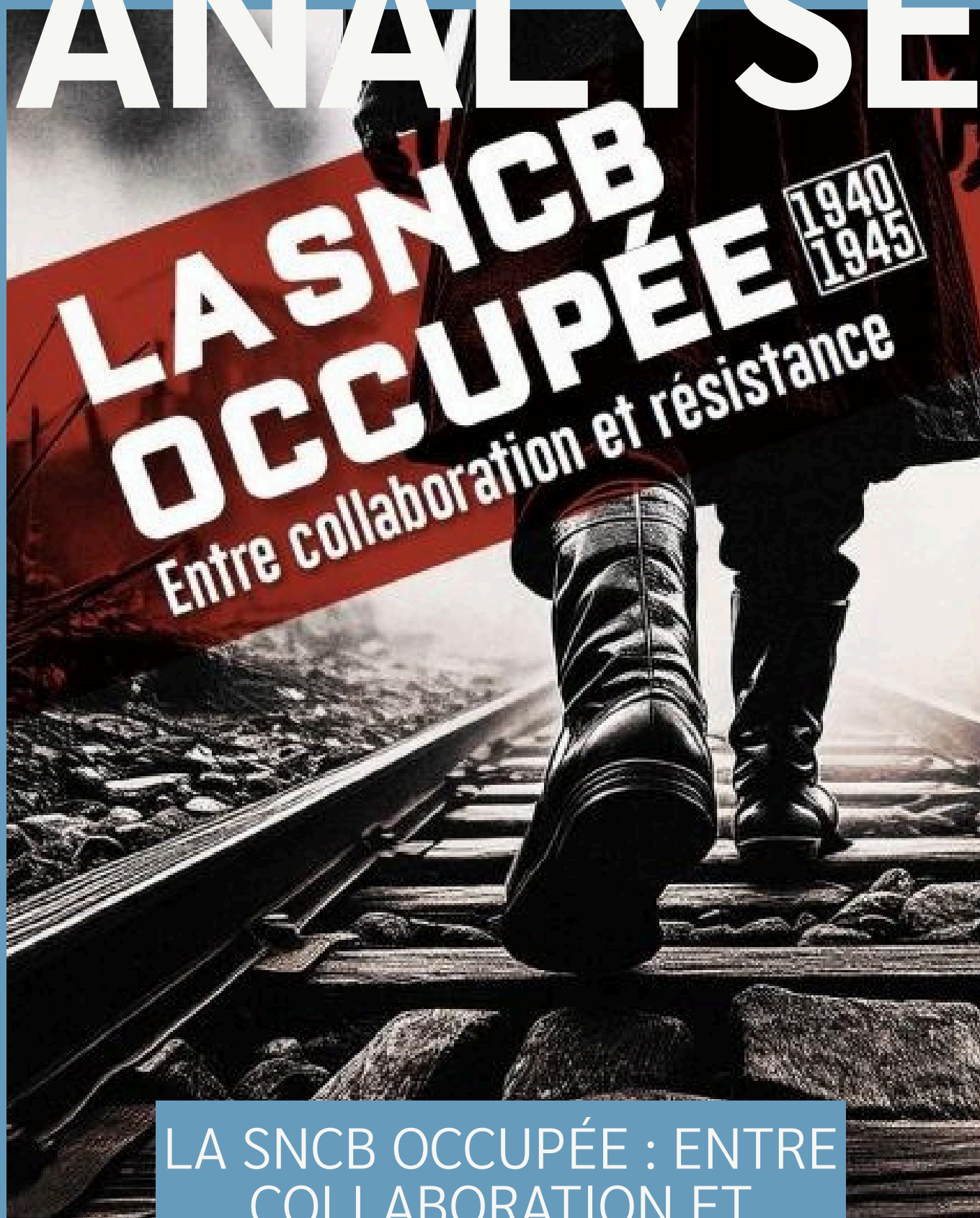
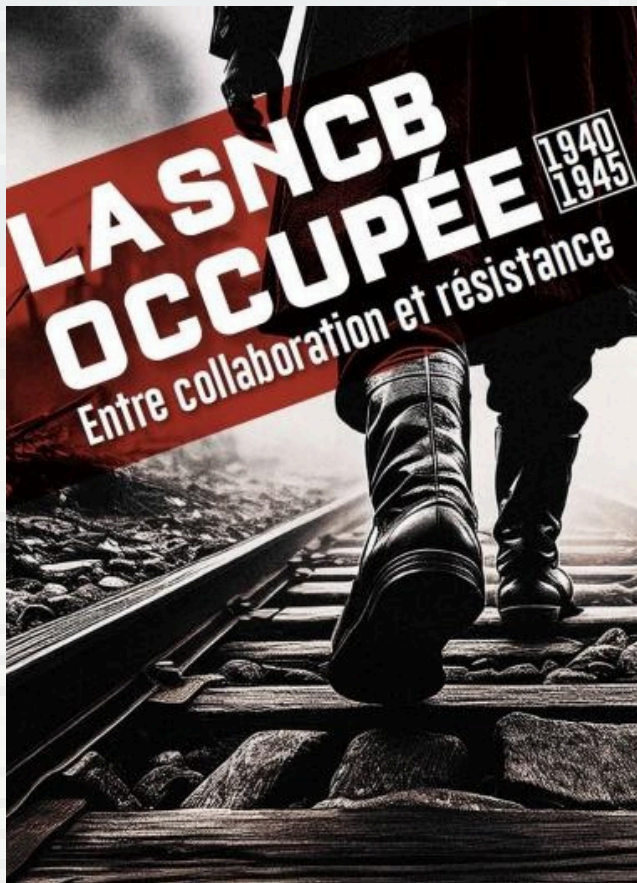


ANALYSE



LA SNCB OCCUPÉE : ENTRE
COLLABORATION ET
RÉSISTANCE



Quatre-vingts ans après la fin de la Seconde Guerre mondiale, le rôle de la SNCB sous l'occupation allemande a enfin fait l'objet d'un travail historique approfondi. À la demande du gouvernement fédéral et du Sénat, le CegeSoma (Centre d'Étude Guerre et Société), sous la coordination de son directeur Nico Wouters, a lancé des recherches en 2019 afin de déterminer l'implication du rail belge dans la collaboration et, plus particulièrement, dans les convois de déportation (travailleurs forcés, prisonniers politiques, Juifs et Tsiganes) depuis la Belgique et le Nord-Pas-de-Calais.

Le rapport présenté au Sénat en décembre 2023 a été suivi de la publication d'une monographie *La SNCB face à son passé de guerre : entre collaboration et résistance. Le rail belge sous l'occupation*¹, parue au printemps 2024, ainsi que d'une exposition

qui a lieu de septembre 2025 au 28 juin 2026 au musée Train World : *La SNCB occupée : entre collaboration et résistance*.

Les interrogations qui planent sur l'implication de l'entreprise dans les déportations sont multiples et restées longtemps sans réponse : quel fut le rôle respectif des principaux décisionnaires ? Quelles furent leurs marges de manœuvre vis-à-vis de l'occupant ? Y a-t-il eu rétribution pour ces convois ? Quelles furent les réactions de la Résistance au sein de l'entreprise ?

L'exposition aborde ces questions avec un bel effort de contextualisation. À travers un parcours chronologique allant de la montée du nazisme en Allemagne à la libération de la Belgique, elle interroge les responsabilités, les contraintes et les choix auxquels la direction et le personnel de la SNCB furent confrontés.

Le défi n'est pas mince : il s'agit d'expliquer, de manière accessible au grand public, la grande complexité du rail belge – dans ses dimensions structurelles et politiques – tout en montrant concrètement ce que l'Occupation a signifié pour un secteur aussi profondément imbriqué dans la vie sociale et économique de la Belgique. Pour la direction de la SNCB, les dilemmes vont se poser immédiatement, avec acuité, et ce, dès mai 1940. Car, si le réseau de chemin de fer est essentiel pour la population et les entreprises belges, il l'est aussi pour l'occupant allemand.

¹ Nico Wouters, *La SNCB face à son passé de guerre : entre collaboration et résistance. Le rail belge sous l'occupation*, traduit du néerlandais par Pierre Lambert, Bruxelles, Racine, 2024.

L'exposition démontre bien que la neutralité est impossible pour les gestionnaires de telles infrastructures. Nous sommes rapidement emmenés dans des zones grises, voire plus, faites de compromis et de compromissions, avec, comme corollaire, de complexes réflexions sur les responsabilités individuelles et collectives.

L'intégration de l'exposition temporaire au sein de l'exposition permanente est plutôt réussie, ce qui permet au visiteur de découvrir cette dernière, si ce n'était encore fait. L'ensemble est rigoureux sur le plan historique et fort sur le plan mémoriel, dans une approche qui ne se limite pas aux aspects institutionnels et politiques. Une place importante est donnée à de nombreux parcours individuels – cheminots, résistants, déportés, victimes – mêlant ainsi la « grande histoire » à des récits plus intimes.

Parmi les questions qui ont motivé le lancement de ces recherches, il y avait celle, centrale, de la responsabilité de la SNCB dans les convois de déportation vers Auschwitz.

Par manque d'archives – une grande partie ayant disparu – les historiens n'ont malheureusement pas pu éclaircir entièrement les faits et responsabilités de chacun. Cependant, il existe désormais une « quasi-certitude » que l'entreprise a été rétribuée par le *Mitteleuropäisches Reisebüro* (MER – Agence de voyages allemande pour l'Europe centrale) pour le transport de 189 542 travailleurs forcés, 16 081 prisonniers politiques et pour les vingt-huit convois de déportés raciaux qui ont emmené 25 490 Juifs et 353 Roms de Malines à Auschwitz, entre le 4 août 1942 et le 31 juillet 1944.



La corrélation n'a pas pu être établie avec certitude entre les paiements reçus et l'organisation de ces transports, mais les sommes sont connues (50,7 millions de francs belges de l'époque) et il n'y a guère de doute qu'elles concernaient, entre autres, ces convois. Les chercheurs n'ont par ailleurs trouvé aucune trace de protestation de la part de la SNCB vis-à-vis de ceux-ci.

Quant à la Résistance, un cartel explique : « Pourtant, la souffrance des victimes est visible pour les membres du personnel impliqués. La Résistance organisée considère qu'il est trop dangereux d'arrêter ou de saboter les trains de déportation, à l'exception du fameux 20^e convoi de Juifs, le 19 avril 1943. Parce que ces missions sont considérées comme inévitables, un silence collectif entoure ces déportations. »

Les chemins de fer sont une priorité absolue pour la Résistance, mais l'objectif primordial est de gripper la machine de guerre nazie, via le renseignement ou le sabotage (actif ou passif). Son action s'intensifie progressivement, avec la création de nombreux groupes au sein de l'entreprise, jusqu'à 1944, où le fonctionnement de l'entreprise est sévèrement entravé grâce, notamment, à l'absentéisme du personnel et aux fraudes sur les heures de travail. Sur 97 862 cheminots, 6 800 seront reconnus comme résistants après la guerre – contre 2 000 sanctions pour « comportement antipatriotique » et 730 licenciements.

À la Libération, l'épuration interne reste limitée. Les chemins de fer sont trop importants pour la reconstruction du pays et le ravitaillement des Alliés. La priorité est donnée à la stabilité et à la reprise rapide des activités. À la tête de l'entreprise, la purge est ciblée et seuls certains dirigeants sont écartés, dont le directeur général Narcisse Rulot. L'exposition évoque bien les contradictions qui entourent celui-ci. Il s'est opposé à certains ordres allemands, comme le travail obligatoire du personnel, défendant les intérêts de l'entreprise, qu'il assimilait à l'intérêt général. Il a même pu se montrer ferme envers l'occupant, ce qui a d'ailleurs conduit à son arrestation en février 1944. S'il est impropre de le cataloguer comme collaborateur, il n'a cependant pas proposé d'alternative à la collaboration. Pire, il est resté aveugle à la réalité des convois de déportation, dont il a accepté la mise en œuvre, manifestement sans trop d'objections. Il incarne le fonctionnaire soucieux de la ligne hiérarchique qui, par respect de sa mission légale, n'a pas réussi à se départir de celle-ci.

En fin de parcours, l'exposition aborde la politique mémorielle de la SNCB. Une politique qui est vigoureuse, dès la Libération. Mais il s'agit essentiellement de commémorer une mémoire patriotique et résistante, tandis que les aspects moins glorieux sont rapidement effacés. Cette mise en récit mémoriel est d'ailleurs encore présente dans l'espace public, surtout dans et autour des gares. En mettant l'accent avec vigueur, dès la Libération, sur les victimes et les résistants au sein de son personnel, l'entreprise devenait elle-même une « entreprise résistante ». On pouvait tourner la page, resserrer les rangs et se tourner vers l'avenir, sans trop remuer le passé.

Un monument qui reflète cela remarquablement est celui, dédié « aux 3 012 cheminots morts pour la patrie 1914-1918 1940-1945 » (de l'artiste Fernand Debonnaires), qui se dresse face à la salle des pas perdus de la gare Centrale de Bruxelles. Des milliers de passagers le croisent encore tous les jours, sans y prêter trop d'attention. Les concepteurs de l'exposition l'ont d'ailleurs reproduit à taille réduite, en donnant la parole au cheminot qui trône en son centre grâce à une projection holographique ; procédé que l'on retrouve plusieurs fois au fil du parcours et qui permet de donner corps à des personnages disparus.

Quant à la face sombre de l'entreprise durant les années d'occupation, ce n'est que récemment qu'elle a commencé à être admise par la direction de l'entreprise. Un moment fort dans cette voie fut la reconnaissance, en 2012, par Jannie Haek, l'administrateur délégué de l'époque, lors de l'inauguration du wagon en bois servant aux déportations, devant la caserne Dossin.

Pour terminer, rappelons que, dans la foulée de la publication de l'étude du CegeSoma, le gouvernement fédéral a mis en place un Groupe de sages en vue de formuler des recommandations « pour assumer collectivement cette page sombre de notre histoire, avec dignité et intégrité. » En janvier 2025, celui-ci a publié trente recommandations déclinées autour de trois volets : « faire connaître la vérité, assurer la transmission et proposer des formes de réparation. »² Par la voix de sa CEO, Sophie Dutordoir, la SNCB a pris l'engagement de s'engager dans leur mise en œuvre et de présenter des excuses publiques, idéalement collectivement avec HR Rail et Infrabel.

Si les volets relatifs à la vérité historique, à la transmission, à l'éducation et à la citoyenneté prennent une large part de ces recommandations – l'exposition *La SNCB occupée* s'inscrit d'ailleurs dans ce cadre –, celui concernant les réparations est nettement plus succinct et évasif. On note, par exemple, l'invitation à « examiner toute demande de soutien à des initiatives visant des formes de réparation des dommages et des souffrances et d'entreprendre de nouvelles actions mémorielles » ou à contribuer à des voyages mémoriels, tels que le *Train des 1000*³.

Relevons enfin ce geste proposé envers la communauté rom : « la SNCB devrait examiner les demandes de la mise à leur disposition de terrains qui lui appartiennent. » Vu l'importance du patrimoine foncier de l'entreprise, cette proposition sera probablement lue avec intérêt par les Roms de Belgique. Il s'agit néanmoins de peu de chose au regard des persécutions subies, de la stigmatisation dont ils font toujours l'objet et du fait qu'ils ont été largement exclus de l'indemnisation des victimes, notamment parce que trop en marge des circuits d'information officiels.



Depuis 2003, l'action de l'ASBL Mémoire d'Auschwitz s'inscrit dans le champ de l'Éducation permanente.

À travers des analyses et des études, l'objectif est de favoriser et de développer une prise de conscience et une connaissance critique de la Shoah, de la transmission de la mémoire et de l'ensemble des crimes de masse et génocides commis par des régimes autoritaires. Par ce biais, nous visons, entre autres, à contrer les discours antisémites, racistes et négationnistes.

Persuadés que la multiplicité des points de vue favorise l'esprit critique et renforce le débat d'idées indispensable à toute démocratie, nous publions également des analyses d'auteurs extérieurs à l'ASBL.

² Le rapport est disponible sur le site du Sénat : <https://www.senate.be/web/fr/article/1168/raw>

³ Voyage de cinq jours de Bruxelles vers Cracovie avec 1 000 jeunes Européens, organisé en 2015 à l'initiative de l'Institut des Vétérans – INIG, de la Fédération internationale des Résistants et de la Fondation Auschwitz/Mémoire d'Auschwitz ASBL.