



SÉNAT DE BELGIQUE – BELGISCHE SENAAAT

Commissie voor de Institutionele Aangelegenheden

Commission des Affaires institutionnelles

VERSION PROVISOIRE NON RÉVISÉE

VOORLOPIGE NIET GEREVISEERDE VERSIE

DE DEFINITIEVE VERSIE ZAL ZO VLUG MOGELIJK BESCHIKBAAR ZIJN

LA VERSION DÉFINITIVE SERA DISPONIBLE DANS LES MEILLEURS DÉLAIS

08/12/2023

La SNCB et les déportations

Le rôle des chemins de fer dans les déportations de Juifs et de Roms (déportés raciaux), persécutés politiques et travailleurs forcés durant la Seconde Guerre mondiale en Belgique

Rapport final

Nico Wouters

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction

- 1.1. Remerciements
- 1.2. Cadre de recherche
- 1.3. Problématique
- 1.4. Sources d'archives

2. La SNCB en temps de guerre

- 2.1. Le statut de la Société avant la guerre
- 2.2. La structure de l'entreprise
- 2.3. L'approche taylorienne du directeur général
- 2.4. La préparation à la guerre
- 2.5. Le rôle de la SNCB pendant la campagne des dix-huit jours
- 2.6. La décision de reprendre le travail (juin 1940)
- 2.7. Gestion des chemins de fer par les Allemands et compétences allemandes
- 2.8. Exercice de l'autorité et prise de décision
- 2.9. Évolution des compétences et du transport militaire
- 2.10. Solidarité et productivité

3. Prestations militaires

- 3.1. Desserte du transport allemand par la SNCB
- 3.2. Transport allemand *versus* transport militaire
- 3.3. Autres prestations militaires

4. Déportations

- 4.1. Trains spéciaux
- 4.2. Prisonniers politiques
- 4.3. Travailleurs obligatoires

4.4. Juifs et Roms (déportés raciaux)

4.5. Règlement financier

5. Résistance, épuration et réparation

5.1. Protestations ouvertes de la direction

5.2. La résistance organisée au sein de l'entreprise

5.3. La résistance quotidienne et la doctrine Galopin

5.4. Pourquoi n'y a-t-il pas eu d'opposition aux déportations ?

5.5. L'attitude de la direction face à la résistance

5.6. La part du transport allemand et la doctrine Galopin

5.7. Dénouement

5.8. Épuration de l'entreprise

6. Conclusion générale

Liste d'abréviations

Liste des sources

Bibliographie sélective

Annexes

1. Introduction

1.1. Remerciements

Le présent rapport est le résultat d'une étude historique menée par le Centre d'étude Guerre et Société (CegeSoma), la quatrième direction opérationnelle des Archives de l'État. Je tiens tout d'abord à remercier le vice-premier ministre et ministre de la Mobilité, Georges Gilkinet, et la présidente du Sénat, Stephanie D'Hose, ainsi que tous les membres de la commission des Affaires institutionnelles du Sénat, pour la confiance qu'ils ont accordée au CegeSoma. Plusieurs autres personnes méritent également d'être remerciées. En premier lieu, Florence Matteazzi, qui, en tant que chercheuse, a recueilli une partie des sources et a réalisé une étude sur la résistance au sein de la SNCB. Nous sommes également reconnaissants aux membres du comité consultatif scientifique : Michaël Amara (chef de service des Archives générales du Royaume, Bruxelles), Grégory Célerse (chercheur Musée de la Résistance, Bondues & Rails et histoire, Paris), Frédéric Crahay (directeur Fondation Auschwitz), Dirk Luyten (directeur de la recherche CegeSoma/Archives de l'État), Hinke Piersma (Directeur de recherche au *Nederlands Instituut voor Oorlog en Genocidestudies* (NIOD), Amsterdam), Laurence Schram (chercheuse Kazerne Dossin), Veerle Vanden Daelen (conservatrice et coordinatrice des collections et de la recherche, Kazerne Dossin), Bart Van der Hertten (chercheur en histoire des chemins de fer et des transports, consultant indépendant et coach) et Paul Van Heesvelde (chercheur en histoire des chemins de fer et des transports). Ces membres ont été sélectionnés pour leur expertise en la matière.

Paul Van Heesvelde et Dirk Luyten, qui ont relu les premières versions du manuscrit du livre et ont répondu à des questions spécifiques, méritent une mention spéciale. Gertjan Desmet du CegeSoma/Archives de l'État, Karin Van Honacker des Archives de l'État et Jos Decelle, ancien membre du conseil d'administration d'Infrabel, ont également apporté des commentaires importants sur le rapport final. Nous sommes particulièrement reconnaissants à Laurence Schram de Kazerne Dossin qui a mis ses archives de recherche à disposition.

Outre les membres du comité scientifique et les lecteurs, les services administratifs et de documentation de la SNCB méritent également d'être remerciés. Ils ont pleinement coopéré en donnant accès à leurs archives et en recherchant activement les sources historiques. Il s'agit principalement de Lawrence van Haecke du service d'archives et de documentation et des deux bénévoles Michel Thiry et Paul Pastiels. Gieslinde Schampheleer et Nathalie Boulanger, du secrétariat des organes de gestion de la SNCB, ont toujours accepté de donner accès aux archives qu'elles conservent. Il en va de même pour Nathalie Ledent de HR Rail. Merci également à trois jeunes et talentueux chercheurs qui mènent d'excellentes recherches. Dans leurs mémoires de master à l'Université de Gand, Ruben Lateur a étudié la résistance au sein la SNCB autour de Malines, Tirlemont, Landen et Louvain, et Sybren Logghe l'épuration

d'après-guerre à la SNCB.¹ Kris Van der Aar, de l'université Radboud de Nimègue, a étudié l'épuration d'après-guerre auprès des secrétaires généraux et de la SNCB dans le cadre de son master de recherche au CegeSoma/Archives de l'État. Johannes van de Walle, Jan Naert et Joachim Derwael du Dépôt Cuvelier des Archives de l'État à Bruxelles et Gertjan Desmet du CegeSoma ont fourni de précieux conseils pour la recherche des archives de la justice militaire, des Dommages de guerre et de l'Office de récupération économique (ORE) aux Archives de l'État. L'ancien archiviste Luc Vandeweyer nous a aidés à consulter les archives de la Banque d'émission et les archives du service du Séquestre, conservées dans les Archives de l'État. Gert De Prins et Alexandra Matagne du Service des archives des victimes de guerre (Archives de l'État) ont également apporté le soutien et les conseils nécessaires.

1.2. Cadre de recherche

Le 4 avril 2019, la Chambre des représentants a approuvé la proposition de résolution relative à la réalisation d'une enquête sur le rôle de la SNCB dans la déportation de Juifs durant la Seconde Guerre mondiale. Le CegeSoma/Archives de l'État a été chargé d'effectuer cette enquête le 27 janvier 2022 par le vice-premier ministre et ministre de la Mobilité Georges Gilkinet et par Stephanie D'Hose, présidente du Sénat de Belgique. La mission consistait à mener une enquête « sur le rôle de la SNCB dans les convois ferroviaires et la déportation de Juifs, de Tsiganes, de résistants, de travailleurs forcés et d'autres victimes belges au départ de la Belgique, durant la Seconde Guerre mondiale »². L'objectif était de présenter un rapport final au Sénat en novembre 2023. La nature et la forme du rapport ou la problématique n'ont pas été définies en détail dans la mission confiée au CegeSoma. L'étude a bénéficié d'un financement de 60.000 euros, dont la moitié a été payée par chacun des deux commanditaires.

Les recherches ont débuté le 1^{er} août 2022 avec l'embauche de la chercheuse Florence Matteazzi, qui a effectué une partie du travail de base dans les archives. Nico Wouters a présenté un rapport intermédiaire à la commission des Affaires institutionnelles le 28 octobre 2022 et le 7 juillet 2023. L'étude a également été présentée au comité scientifique spécialisé du CegeSoma le 25 janvier 2023. Le comité scientifique d'accompagnement s'est réuni le 15 septembre 2022, le 22 mars 2023 et le 16 octobre 2023.

¹ Ruben Lateur, *Het verzet tijdens de Tweede Wereldoorlog door de spoorweglieden in de regio Mechelen en de aansluitende zones Leuven, Tienen en Landen*, mémoire de maîtrise non publié, Université de Gand, 2023; Sybren Logghe, *De administratieve zuivering van incivisme binnen de NMBS na de Tweede Wereldoorlog*, mémoire de maîtrise non publié, Université de Gand, 2023.

² Convention entre les Archives de l'État et le Sénat du 31 janvier 2022 ; arrêté ministériel signé par le ministre Georges Gilkinet du 13 août 2022.

Nous avons disposé de dix mois pour la recherche et de cinq mois pour la rédaction. Le rapport (en néerlandais) a été remis le 1^{er} novembre 2023.

Le présent rapport final se limite à une analyse purement historique basée sur l'analyse des sources. Il ne contient aucune recommandation politique sur les mesures de réparation possibles. Cela ne fait en effet pas partie de notre mandat scientifique. Dans la conclusion, nous abordons cependant les responsabilités dans le contexte historique et les leçons qui peuvent éventuellement en être tirées pour l'époque actuelle. Outre ce rapport final, l'étude a également donné lieu à un livre grand public plus complet, publié en même temps que le rapport.³

Dans ce rapport, le terme « déportations » est utilisé dans le sens actuel du terme et donc dans le sens de la mission confiée au CegeSoma: le transfert forcé de diverses catégories de victimes de Belgique et du nord de la France vers l'Allemagne ou un pays occupé par l'Allemagne, avec l'intention de les emprisonner, de les soumettre au travail forcé ou de les tuer. On parle de trois grandes catégories : les victimes de persécutions politiques (résistants et prisonniers politiques), les victimes de persécutions économiques (travailleurs forcés) et les victimes de persécutions raciales (Juifs et Roms). 25 843 individus (tous Juifs, mis à part 353 Roms) ont été déportés de la caserne Dossin à Malines. On estime que 6 000 Juifs de Belgique ont également été déportés depuis la France. Il s'agit de toute une population sans distinction : jeunes enfants et vieillards, malades et nécessiteux. Le nombre de persécutés politiques qui ont été déportés (principalement des résistants) n'a pas encore été déterminé avec précision en ce qui concerne la Belgique. Le nombre de prisonniers politiques reconnus en Belgique est de 40 281, mais ils n'ont évidemment pas tous été déportés. Nous nous basons sur le chiffre de l'historien Patrick Nefors qui parle de 16 081 prisonniers politiques déportés.⁴ Il ne s'agit donc pas ici de prisonniers politiques officiellement reconnus, mais bien de toute personne internée et déportée par les forces d'occupation allemandes en tant qu'opposants et résistants. Le présent rapport utilise le terme de prisonniers politiques. Le nombre de travailleurs forcés n'est pas non plus déterminé avec précision à ce jour. Le chiffre le plus précis et le plus courant reste celui qu'a avancé Frans Selleslagh, qui fait état de 75 000 Belges contraints au travail dans le nord de la France et de 189 542 travailleurs forcés belges en Allemagne (dont 3 200 ont péri).⁵ Après la libération, 52 883 personnes sont reconnues comme déportées pour le travail obligatoire (dont 2 266 à titre posthume), selon la base de données du Service Archives des victimes de la guerre. Faute de

³ Nico Wouters, *Bezet bedrijf. De oorlogsgeschiedenis van de NMBS*, Tielt, 2023.

⁴ Patrick Nefors, « Camps de concentration (Belges dans) », dans le *Dictionnaire de la Seconde Guerre mondiale en Belgique*, José Gotovitch et Paul Aron (éds.) Bruxelles, 2008, 79-80.

⁵ Frank Selleslagh, « De tewerkstelling », dans Etienne Verhoeyen et al., « *Het minste kwaad* », Kapellen, 1990, 60-83 (77) ; Dirk Luyten, « Travail obligatoire », dans José Gotovitch et Paul Aron (éds.), *Dictionnaire de la Seconde Guerre mondiale en Belgique*, Bruxelles, 2008, 439-445.

chiffres plus précis, le chiffre de 189 542 travailleurs forcés belges en Allemagne sert de référence.

Il s'agit de catégories de victimes très différentes qui ne peuvent en aucun cas être comparées, même si, s'agissant du processus de déportation, elles sont interconnectées. Chacune de ces catégories concerne des personnes arrêtées et internées illégalement, dont la déportation, en d'autres termes, est également illégale. La prise de décision et l'exécution des déportations s'inscrivent dans le contexte plus large de l'organisation des transports sur ordre allemand pendant l'occupation. D'un point de vue historique, il est logique d'étudier conjointement les différentes catégories à partir de la problématique du rôle de la SNCB.

1.3. Problématique

L'histoire des chemins de fer en Belgique est d'abord documentée par l'entreprise elle-même.⁶ Les historiens amateurs et les associations d'historiens ferroviaires jouent également un rôle important en la matière. En ce qui concerne la période de la Seconde Guerre mondiale, ils se concentrent souvent sur les événements militaires, la résistance au sein de la SNCB ou les aspects plus techniques de l'histoire ferroviaire. L'ouvrage de Claude Lokker sur la SNCB pendant la guerre, publié en 1985, est un travail de pionnier, mais il ne contient malheureusement pas de notes de bas de page ni de références aux sources et est de surcroît parfois apologétique.⁷ Le livre publié en 2001 à l'occasion des 175 ans des chemins de fer belges et des 75 ans de la SNCB constitue une étape importante.⁸ Ce livre reste aujourd'hui l'ouvrage de référence sur l'histoire des chemins de fer belges, et comporte un chapitre sur la Seconde Guerre mondiale rédigé par Paul Van Heesvelde.⁹ L'introduction à l'inventaire rédigée par Madeleine Jacquemin des Archives de l'État offre également une bonne synthèse.¹⁰ Au cours des dernières décennies, Paul Van Heesvelde a publié les plus importantes

⁶ Paul Nolet de Brauwere, « L'organisation », dans *Trains*, n° 3-4, 1951, 19-23 ; F. Delory, « Le premier quart de siècle de la SNCB : 1926-1951 », dans la *Revue de la SNCB*, 1951, n° 3-4, 3-111 ; Ulysse Lamalle, « Histoire des chemins de fer belges », Bruxelles, 1953 (3^e éd.) ; J. Vandenberghen, « La Société Nationale des Chemins de Fer belges 1939-1945 », Bruxelles, 1991.

⁷ Claude Lokker, *Des bâtons dans les roues. Les cheminots belges durant la deuxième guerre mondiale / Stokken in de wielen. De Belgische spoor mannen tijdens de tweede wereldoorlog*, Bruxelles-Anvers, 1985.

⁸ Bart van der Hertten, Michelangelo Van Meerten et Greta Verbeurgt (éds.) *Le temps du train : 175 ans de chemins de fer en Belgique. 75^e anniversaire de la SNCB / Sporen in België - 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS*, Louvain, 2001.

⁹ Paul Van Heesvelde, « Räder müssen rollen für den Sieg ». L'exploitation ferroviaire durant la Seconde Guerre mondiale / « Räder müssen rollen für den Sieg ». « Spoorwegexploitatie tijdens de Tweede Wereldoorlog », dans Bart van der Hertten, Michelangelo Van Meerten et Greta Verbeurgt (éds.), *Le temps du train : 175 ans de chemins de fer en Belgique. 75^e anniversaire de la SNCB*, 182-199.

¹⁰ Madeleine Jacquemin, *Inventaire des archives du Ministère des Communications. Administration des Transports (Chemins de fer)*, Bruxelles, AGR, 2020.

contributions scientifiques sur l'histoire de la SNCB en temps de guerre.¹¹ Le rôle de la SNCB dans les déportations de Juifs a également été abordé dans le livre et le rapport publiés en 2007 sous le titre *La Belgique docile*. Cette enquête sur le rôle des autorités belges dans la persécution des Juifs en Belgique a également été menée par le CegeSoma pour le compte du Sénat.¹² Le court chapitre consacré à la SNCB confirmait déjà à l'époque l'exécution de transports de Juifs par la SNCB.

Après cette étude, il a été largement admis que la SNCB avait procédé aux déportations de Juifs. Dans le cadre de l'ouverture de Kazerne Dossin à Malines en novembre 2012, la SNCB a mis à disposition un wagon historique qui a été placé sur le site rénové du musée et du mémorial. Lors de son inauguration, Jannie Haek, alors administrateur délégué de la SNCB-Holding, a fait une déclaration publique sur le rôle de la SNCB lors de l'occupation qui s'inspirait largement du rapport *La Belgique docile*, publié en 2007. Le site web du musée du train *Trainworld* reprend également cette affirmation : « À partir de 1941, le régime nazi ne fournit plus de conducteurs de trains. Les machinistes belges vont devoir assurer seuls la conduite des convois, y compris les trains militaires allemands. Devenue un chaînon de la logistique infernale nazie, la SNCB participe alors à la déportation des Juifs et des Tsiganes de Belgique ainsi que ceux du nord de la France. »¹³ La participation de la SNCB aux déportations de Juifs n'est donc plus un secret depuis 2007. De nombreuses questions restent cependant en suspens.

C'est ce qui a conduit à la décision politique du 27 janvier 2022 d'attribuer la mission au CegeSoma/Archives de l'État. La mission mentionnée ci-dessus comprend une enquête sur le rôle de la SNCB dans les déportations pendant l'occupation de la Seconde Guerre mondiale. Il s'agit en premier lieu de replacer l'entreprise dans le contexte plus large de l'occupation, c'est-à-dire d'étudier la relation entre les opérations commerciales et la politique dite du moindre mal et la doctrine Galopin, le contexte de coopération avec l'occupant et la répartition des pouvoirs avec l'occupant allemand. Deuxièmement, il y a lieu d'examiner également le domaine plus vaste de l'histoire de l'entreprise pendant la période d'occupation : les opérations, la prestation

¹¹ Paul Van Heesvelde, 'Au service de deux maîtres. La reprise du travail à la SNCB en 1940', dans Marie-Noëlle Polino (éd.), *Une entreprise publique dans la guerre. La SNCF, 1939-1945*, Paris, 2001, 105-121; Paul J.G.M.J. Van Heesvelde, « De Belgische spoorwegen en de economische oorlogsvoorbereiding », dans Madelon de Keizer (et al. eds.), *Thuisfront. Oorlog en economie in de twintigste eeuw*, 2003, Amsterdam, 63-74 ; Paul Van Heesvelde, « 'Vous considérant, M. le directeur général, comme le père de la grande famille du rail'. Les relations sociales à la SNCB pendant la Deuxième Guerre mondiale », dans *Travailler dans les entreprises sous l'occupation*, Franche-Comté, 2007, 470-484.

¹² Nico Wouters, « Het transport van de Joden », dans Rudi van Doorslaer (et al.), *La Belgique docile. Les autorités belges et la persécution des Juifs en Belgique durant la Seconde Guerre mondiale*, Meulenhof/Manteau, 2007, 587-604.

¹³ Site consulté le 31 juillet 2023.

<https://www.trainworld.be/fr/collections/l-histoire-des-chemins-de-fer-belges/3-guerre-et-reforme-1914-1945>.

de services, l'organisation interne, la prise de décision, l'évolution des recettes et des dépenses et les relations de pouvoir. Troisièmement, il s'agit également d'examiner la pratique de la politique de coopération : la résistance au sein de l'entreprise, la mise en œuvre pratique et le traitement financier des déportations, ainsi que les réactions venant des échelons inférieurs à la coopération avec l'occupant. Les principales questions auxquelles nous souhaitons répondre sont les suivantes. Les déportations ont-elles été effectuées avec des trains et du personnel belges et comment ont-elles été organisées concrètement ? Comment les déportations ont-elles été gérées financièrement ? Qui est responsable des décisions et quelle est la place de la SNCB dans la politique générale de coopération économique avec le Troisième Reich ? Quelles étaient les relations avec l'occupant allemand ? Y avait-il des marges de négociation ; comment celles-ci ont-elles été utilisées (ou pas) ? Quelle a été l'attitude de la résistance organisée au sein de la SNCB ? Comment s'est déroulée la purge d'après-guerre et quel rôle les déportations y ont-elles (ou non) joué ? Y a-t-il eu des questions ou des plaintes après la libération concernant le rôle de la SNCB ? Comme nous l'avons mentionné, cela implique de procéder à l'histoire de l'entreprise de la SNCB en temps de guerre. Ce contexte plus large et cette compréhension plus profonde sont également nécessaires pour compenser le manque de sources directes relatives aux déportations.

1.4. Sources d'archives et autres défis

Une liste complète des archives consultées a été incluse dans la bibliographie. Je me limite ici aux principales collections. Les archives de la SNCB-Service du personnel, y compris les dossiers individuels « Incivisme », conservés aux Archives générales du Royaume à Bruxelles, constituent un fonds de première importance.¹⁴ Dans le Dépôt Cuvelier des Archives de l'État à Bruxelles, les archives de la justice militaire pour la répression de la collaboration après la guerre sont essentielles, y compris l'enquête judiciaire sur la SNCB et (entre autres) sur le directeur général Narcisse Rulot. Nous avons fait bon usage d'un important dossier d'archives sur le directeur général Narcisse Rulot aux Archives de l'État de Namur. Les archives du secrétariat des organes de gestion de la SNCB sont également très utiles. Certaines archives du temps de la guerre sont encore conservées par le service lui-même, notamment la vaste enquête disciplinaire sur le directeur général Narcisse Rulot et les procès-verbaux des réunions du conseil d'administration et du comité permanent. Les archives conservées par le Service d'archives et de documentation de la SNCB sont très disparates. Les avis et archives relatifs aux sabotages sur le réseau ferroviaire constituent une part particulièrement importante des archives sélectionnées. Nous avons également consulté des archives allemandes, notamment les archives du « Reichsverkehrsministerium » et de la « Hauptverkehrdirektion Brüssel » dans les archives fédérales de Berlin et les « Organisation und Geschäftsverteilung sowie

¹⁴ Madeleine Jacquemin, *Inventaire*, 13-18.

Personalangelegenheiten der WVD Brüssel » dans les archives fédérales de Fribourg. Au CegeSoma, les archives des différentes organisations de résistance pendant la Seconde Guerre mondiale sont particulièrement importantes. Parmi les dossiers du Service des archives des victimes de guerre (Archives de l'État), les documents relatifs au « 20^e convoi » sont particulièrement intéressants. Les témoignages oraux conservés à la Fondation Auschwitz apportent également des informations complémentaires.

Cependant, la recherche a été compliquée par de nombreuses lacunes dans les sources d'archives existantes, ainsi que par la disparition de certaines archives. Comme cela a déjà été souligné dans le rapport et le livre *La Belgique docile* de 2007, il n'existe pas de « fichier central » sur ce que nous appelons aujourd'hui les trains de déportation pendant la Seconde Guerre mondiale.¹⁵ Par ailleurs, ces trains de déportation ne sont pratiquement jamais mentionnés dans d'autres sources de la SNCB. Les déportations ne font par exemple jamais l'objet de discussions au sein du conseil d'administration ou du comité permanent de la SNCB. Nous reviendrons sur les explications possibles de cette absence de discussion dans le rapport. De même, la SNCB ou les différents bailleurs de fonds de la SNCB n'apparaissent pas dans les archives de la Banque d'émission ou les archives du service du Séquestre de l'Administration des Domaines (toutes deux aux Archives de l'État, Dépôt Cuvelier à Bruxelles). Il en va de même pour les archives de l'Office de Récupération Économique (ORE) conservées aux Archives de l'État. Bien que le dossier Dommages de guerre des Archives de l'État soit très riche et offre de nombreuses possibilités de nouvelles recherches, il était moins pertinent dans le cadre spécifique de la présente étude. La faible réponse à l'appel lancé durant l'hiver 2022-2023 pour trouver des témoins et avoir accès à des archives privées par les canaux du CegeSoma/Archives de l'État, de Kazerne Dossin, de la Fondation Auschwitz et de la SNCB (notamment via le magazine du personnel '*Le Rail/Het Spoor*'), a été très décevante. Seules une dizaine de personnes ont répondu, qui ne disposaient de manière générale pas d'informations essentielles. Nous avons également contacté 61 autorités communales situées autour de la principale route de déportation des Juifs en Belgique, notamment en demandant spécifiquement à pouvoir consulter les archives de la police. Nous avons reçu une dizaine de réponses positives de la part d'archives locales et de cercles d'histoire locale, mais comme aucun des documents signalés ne s'est avéré réellement pertinent pour la présente recherche, il a finalement été décidé de ne pas consulter ces documents. Nous devons donc conclure que la stratégie consistant à combiner les différentes catégories de victimes dans une seule étude afin d'accroître la possibilité de trouver des sources pertinentes s'est avérée infructueuse à cet égard. Cependant, la combinaison des catégories de victimes permet heureusement d'obtenir des informations substantielles.

¹⁵ Nico Wouters, *Het transport van de Joden*.

Certaines sources d'archives ont également disparu. Dans certains cas, cela fait partie des pratiques habituelles. De nombreuses « archives opérationnelles », telles que les carnets de block signalant les passages entre les gares, les bulletins de mise en marche de la direction du service avec la description de l'itinéraire, les indicateurs des chemins de fer (avec le départ, la destination finale et les lignes), les certificats de l'EBD-Brüssel concernant la commande de trains ou les tableaux de service ont été systématiquement détruits peu de temps après leur utilisation.¹⁶ Dans le cas des trains spéciaux (*Sonderzüge*), il s'agissait probablement aussi d'une mesure visant à supprimer les traces sur papier.

Par ailleurs, certaines archives de la SNCB ont également disparu au fil du temps, comme les archives de la Direction financière, les dossiers disciplinaires du personnel ou certaines archives de cadres supérieurs tels que le comité de direction, les directeurs des ateliers centraux, les ingénieurs en chef de la Direction Matériel, de la Direction Exploitation ou de la Direction Rail. Malgré l'aide précieuse des services actuels de la SNCB dans cette recherche, des décisions malheureuses ont été prises dans le passé qui ont conduit à la disparition de dossiers d'archives essentiels. Bien qu'il ait été demandé à la SNCB, à la suite de visites d'inspection des Archives de l'État dès 1990 et à nouveau en 2003, de transférer certaines archives pour qu'elles puissent être conservées et divulguées dans de bonnes conditions, elle n'a jamais décidé de se conformer à cette demande, arguant qu'elle n'était pas couverte par la loi relative aux archives. Ce n'est qu'à partir de 2013 que la situation a lentement changé, mais de nombreux fichiers d'archives ont malheureusement été endommagés ou perdus en raison des mauvaises conditions de stockage du passé.¹⁷ Les archives du ministère de la Justice sur l'utilisation des fourgons n'existent plus non plus.¹⁸ Pour toutes ces raisons, l'étude repose nécessairement sur des données fragmentaires et incomplètes.

Le présent rapport est un résumé de la publication du livre et donne suite à la demande des commanditaires. L'analyse étoffée qui figure dans le rapport s'appuie invariablement sur la vaste contextualisation utilisée dans le livre. Chaque section numérotée du rapport contient une brève conclusion partielle présentée dans un encadré, ce qui permet de saisir rapidement les grandes lignes. Dans la conclusion générale, nous examinons les responsabilités dans une perspective historique et tirons les leçons possibles de cette histoire.

¹⁶ Informations fournies à l'auteur par Lawrence van Haecke et Paul Pastiels (Service d'archives et de documentation de la SNCB), courriel du 10 juillet 2023.

¹⁷ Note interne de Michaël Amara (chef de service aux Archives générales du Royaume, Bruxelles) en date du 7 décembre 2018 et commentaires de Michaël Amara au rapport final du 11 octobre 2023.

¹⁸ Courriel de Michaël Amara (chef de service aux Archives générales du Royaume, Bruxelles) à l'auteur du 13 février 2023.

2. La SNCB en temps de guerre

2.1. Le statut de la Société avant la guerre

La Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) a été créée le 1^{er} septembre 1926.¹⁹ Il s'agit d'une société de droit public de catégorie B mandatée par l'État belge pour exploiter la plus grande partie du réseau ferroviaire pendant 75 ans. C'est une entreprise hybride, avec une gestion relevant du secteur privé, mais soumise à une stricte tutelle politique.²⁰ L'État belge reste le propriétaire du réseau ferroviaire et est également l'actionnaire majoritaire de la société. Les politiques tarifaires de la SNCB, les grandes décisions commerciales et les achats importants doivent être approuvés par le gouvernement. Le Parlement est compétent pour l'extension du réseau ferroviaire et les gros prêts consentis à la SNCB. La comptabilité de la SNCB est distincte et n'est pas soumise au contrôle de la Cour des comptes. Dix-huit des vingt-et-un membres du conseil d'administration, dont les représentants des grands secteurs industriels, ne sont pas nommés par l'assemblée générale mais bien par le Roi. Seuls les trois représentants du personnel au conseil d'administration sont *de facto* nommés par les syndicats.²¹ Grâce aux pouvoirs importants de la Commission paritaire et aux tâches de cogestion, les syndicats acquièrent (pour l'époque) un grand pouvoir au sein de la SNCB.²² La composition du conseil d'administration à la veille de la Seconde Guerre mondiale est la suivante : neuf catholiques, sept socialistes et cinq libéraux. Le conseil d'administration est présidé par le ministre de tutelle des PTT, de la Radiodiffusion et des Communications. À la veille de l'Occupation, il s'agit du ministre catholique Antoine Delfosse. Un comité permanent de quatre membres, composé de membres du conseil d'administration, prépare les réunions. En 1940, le président du comité permanent était le catholique et ancien président du Boerenbond Victor Parein. Parmi les autres membres figurent le libéral V. Cousin, le socialiste Gustave Lambert et le catholique Frantz Loontjens.

¹⁹ La loi du 23 juillet 1926 et l'AR du 7 août 1926. Guy Coppieters, « Nationale maatschappij der Belgische spoorwegen (NMBS). Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) », dans Jean-Marie Yante et Pierre-Alain Tallier, (éd.), *Guide des organismes d'intérêt public en Belgique*, Tome II, Volume 2, Bruxelles, 2008, 768-777 ; Madeleine Jacquemin, *Inventaire*, 13-18 ; Bart van der Hertten, « Le rail en Belgique », dans *Destination le front. Les chemins de fer en Belgique pendant la Grande Guerre*, Bruxelles, 2014, 19-27.

²⁰ Guy Vanthemsche, *Het Interbellum*, 164.

²¹ Idem, 112.

²² Dirk Luyten, « De NMBS als werkgever », dans Bart Van der Hertten, Michelangelo Van Meerten, Greta Verbeurgt, (éds.), *Le temps du train: 175 ans de chemins de fer en Belgique. 75^e anniversaire de la SNCB / Sporen in België - 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS*, 272-301.

2.1. Conclusion : La SNCB est une entreprise publique gérée comme une entreprise privée depuis 1926, avec une forte représentation des principaux secteurs industriels au sein du conseil d'administration. L'entreprise revêt cependant aussi une importance stratégique nationale en termes de service public. Elle est donc placée sous la tutelle politique stricte, définie dans la loi, de l'État belge, actionnaire majoritaire et propriétaire du réseau ferroviaire.

2.2. La structure de l'entreprise

À la veille de la Seconde Guerre mondiale, la SNCB associe une structure d'entreprise verticale à une structure d'entreprise horizontale.

2.2.1. La SNCB comptait six services (en réalité des directions) à la veille de la Seconde Guerre mondiale. Trois directions centrales (direction générale, département du personnel et département des finances) et trois directions décentralisées : la direction du Matériel et des Achats, la direction de la Voie et la direction de la Gestion (ou de « l'Exploitation technique »). Deux autres directions ont vu le jour pendant l'Occupation : (a) la direction des Affaires commerciales (la direction commerciale) a été retirée de la direction de la Gestion en tant que direction distincte le 1^{er} mai 1941 ; (b) le Service social a également été créé en tant que direction distincte en 1941.

2.2.2. Il existe également une division horizontale, régionale, où les directions sont représentées. Les plus importantes dépendent de la direction du personnel et des grands groupes régionaux : Anvers, Charleroi, Gand, Hasselt, Liège, Mons et Namur, ainsi que le groupe de Bruxelles à partir de novembre 1940. Les directions de la Gestion, du Matériel et de la Voie sont représentées par un ingénieur en chef ou un inspecteur en chef dans chacun de ces groupes. Les directions de la Gestion et de la Voie sont, quant à elles, composées de neuf divisions géographiques, la direction du Matériel de sept districts et la direction commerciale de cinq régions d'inspection.²³ Ces groupes comprennent également les services auxiliaires tels que les ateliers centraux et les garages, ainsi que les services exécutifs tels que les gares, les dépôts de locomotives et les ateliers ferroviaires. Les principaux ateliers centraux dépendent de la direction du Matériel et des Achats : Cuesmes, Gentbrugge, Laeken, Louvain, Luttre, Malines et Salzinnes.

2.2.3. L'organisation par le haut des directions nationales et l'organisation par le bas des groupes régionaux conduisent parfois à des compétences concurrentes et à des tensions. Par ailleurs, là où les directions ont un pouvoir formel, l'organisation en groupes est plus proche du terrain. Les chefs de groupe ont beaucoup de pouvoir informel, mais peu de pouvoir formel. Ils ne gèrent qu'un budget limité et supervisent principalement le personnel. Les groupes et ateliers sont toujours sous l'autorité de la direction centrale.

²³ Avis 44 P. en date du 18 octobre 1940, *Avis Service P*, Arch. NMBS/SNCB.

2.2. Conclusion : En 1940, la structure de l'entreprise est une combinaison d'un exercice formel de l'autorité hiérarchique et centralisée (verticale) et d'une structure régionale décentralisée (horizontale). Ce type de structure est peut-être inévitable dans une entreprise d'une si grande taille, qui compte une grande diversité de professions et a un rayon d'action national. De manière générale, la culture d'entreprise est particulièrement hiérarchisée : selon les normes actuelles, l'exercice de l'autorité au sein de la SNCB peut presque être qualifié de militaire.

2.3. L'approche taylorienne du directeur général

2.3.1. Depuis mars 1933, la SNCB est dirigée par le directeur général Narcisse Rulot, ingénieur civil des mines de l'Université de Liège. Il entre aux Chemins de fer belges en 1906 et gravit peu à peu les échelons. En tant que directeur général, il est un fervent défenseur de la gestion scientifique. Il n'a pas bonne réputation auprès des syndicats, en particulier auprès du syndicat socialiste. Il est considéré comme autoritaire. C'est en partie sous sa direction que les effectifs tombent de 116 133 en 1926 à 72 556 au 31 décembre 1939.

2.3.2. Dans les années 1930, la SNCB joue un rôle de pionnier dans les nouveaux processus de travail tayloriens et l'organisation planifiée du travail en Belgique.²⁴ On assiste à l'augmentation de la production en chaîne, à la modernisation des postes d'aiguillage automatiques, à une mécanisation du transport du courrier et des marchandises express, à une centralisation des réparations dans des ateliers (principaux) mécanisés et à une électrification du réseau. La modernisation du matériel de traction et du matériel roulant d'une part, et des bâtiments et de l'infrastructure ferroviaire d'autre part, augmente considérablement le volume du trafic. En 1926, 2 413 trains de passagers ont parcouru ensemble 39 millions de kilomètres; en 1938, ces chiffres sont passés à 4 042 trains et à 62,5 millions de kilomètres.²⁵

2.3.3. La rationalisation est également synonyme d'économies : les dépenses globales de l'entreprise tombent de 146 millions de francs belges en 1927 à 74 millions en 1939.²⁶ La SNCB réalise des bénéfices entre 1926 et 1930, mais, après 1931, elle clôture chaque année avec un déficit important, en partie à cause de la crise économique et de la concurrence du transport automobile.²⁷ Dès 1934, le fonds de réserve est totalement épuisé (même si le fonds de renouvellement ou d'investissement continue d'augmenter).

2.3.4. Les capacités de la SNCB dépendent fortement de la conjoncture. Pour financer les travaux de modernisation, la SNCB doit contracter d'importants emprunts d'État

²⁴ Éric Geerkens, *La rationalisation*, 445.

²⁵ Narcisse Rulot, 'Dertig jaren vooruitgang in de exploitatie der Belgische Spoorwegen', dans *Technisch Wetenschappelijk Tijdschrift*, n° 7, 1943.

²⁶ Idem.

²⁷ Guy Vanthemsche, *Het Interbellum*, 169-170.

dans les années 1930, ce qui démontre l'ambiguïté de son statut d'entreprise autonome.²⁸ Bien que certains élus se plaignent de l'entêtement dont fait preuve le directeur général dans l'utilisation de ces emprunts d'État, Narcisse Rulot n'a pas d'autre choix que de mener une politique financière stricte conformément aux directives arrêtées par la politique et l'industrie.²⁹ À la veille de la Seconde Guerre mondiale, Rulot jouit de la confiance de la politique et de l'industrie et est bien installé dans son siège de directeur.

2.3. Conclusion : Sous l'impulsion de la gestion scientifique mise en œuvre par le directeur général Narcisse Rulot, la SNCB joue un rôle majeur dans l'application des nouveaux processus tayloriens d'organisation du travail et de production. Après 1931, la crise économique et la concurrence du transport automobile ont profondément affecté la SNCB, puisqu'elle a clôturé chaque année avec un déficit. Les emprunts d'État contractés par l'entreprise autonome confirment sa relation ambiguë avec l'État belge.

2.4. La préparation à la guerre

2.4.1. Le rôle que la SNCB doit jouer en temps de guerre et d'occupation est calqué sur celui endossé lors de la Première Guerre mondiale. La principale leçon à tirer de la Première Guerre mondiale est qu'il faut permettre à l'administration publique belge de fonctionner sous l'autorité belge, car c'est la meilleure garantie pour défendre les intérêts du pays et de sa population. C'est la base de la loi du 5 mars 1935 concernant les devoirs des fonctionnaires en temps de guerre. Cette loi, dite loi Bovesse, oblige les fonctionnaires belges, les représentants de l'autorité, les officiers de police, etc. à rester à leur poste en cas de guerre et d'occupation et à continuer ainsi à exercer leurs fonctions dans l'intérêt de la population. Cette loi s'applique également à la SNCB. Ce principe implique que les administrateurs belges devront coopérer avec un occupant hostile.

Pour préciser cette coopération, le gouvernement distribue le Livret de mobilisation civile (arrêté royal du 17 mars 1936). Outre la loi Bovesse, le Livret comprend également la Convention internationale de La Haye et une instruction sur la conduite des fonctionnaires en temps de guerre. Les officiers publics doivent exercer leurs fonctions ou leur mandat et, s'ils sont sollicités par les forces d'occupation, ils sont tenus « (...) de ne rien entreprendre et de tout omettre qui puisse être nuisible à l'administration ennemie dans les parties occupées du territoire belge ». En d'autres termes, les officiers publics belges (y compris le personnel de la SNCB) sont tenus, par arrêté royal, de collaborer loyalement avec les occupants allemands. La limite de cette coopération est définie en deux phrases : « Mais [les officiers publics belges] doivent s'abstenir d'exercer leurs fonctions si l'occupant veut leur imposer des actes

²⁸ PV de l'interrogatoire d'Emiel Maes, en date du 6 mars 1945, *Annexes au rapport*, « D Témoins », Boîte 1, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁹ Idem.

incompatibles avec leurs devoirs de fidélité envers la Patrie. Dans un tel cas, ils prennent conseil auprès de leur supérieur hiérarchique et se conduisent conformément à leurs ordres écrits ». Les limites de la coopération résident dans l'application de la Convention internationale de La Haye de 1907 et du Code pénal belge.

2.4.2. Les plans préparatoires pour le rôle de la SNCB en temps de guerre se concentrent exclusivement sur l'aspect militaire.³⁰ La Commission de Réseaux de chemins de fer est composée de militaires et de hauts fonctionnaires de la SNCB, chargés de coordonner les opérations de la SNCB avec les plans de guerre militaires. Dans ce contexte, des plans détaillés sont établis pour le transport militaire. Lors de la mobilisation de septembre 1939, quelque 3 000 travailleurs de la SNCB sont appelés sous les drapeaux. Une partie du plan consiste à « évacuer » le cadre essentiel de l'entreprise vers l'arrière du front. L'idée est en effet qu'à tout moment, la direction de l'entreprise doit rester dans la Belgique inoccupée. Ce « plan d'évacuation » est ratifié le 8 novembre 1939.³¹ Concernant le rôle militaire de la SNCB, l'objectif principalement d'assurer la présence de la direction de la SNCB dans une Belgique libre et souveraine. Jusqu'à mai 1940, on part du principe que la guerre ne sera pas une guerre de mouvement mais qu'il faudra assurer une gestion en réseau avec des points de distribution fixes.³² Ainsi, dans l'esprit des membres du conseil d'administration et de la direction, ce sera dans une partie de la Belgique non occupée, au pire des cas, en France ou en Angleterre, que se situeront les centres de direction de la SNCB. Le directeur général Narcisse Rulot tente de se rendre en Angleterre ou en France avec une partie de sa direction après le 28 mai 1940. Il ne retourne à Bruxelles que parce que les frontières ont été fermées par les Allemands.

2.4.3 En vertu de l'arrêté-loi du 2 février 1940 relatif à l'administration, en temps de guerre, des sociétés commerciales, le comité permanent décide que le siège social de la SNCB sera transféré à l'endroit où se trouve le gouvernement belge.³³ Si le conseil d'administration ne peut pas se réunir, ses compétences sont transférées au directeur général. Si ce dernier est empêché d'exercer ses fonctions, on se tourne vers le directeur adjoint ou vers les directeurs les plus âgés. La réunion spéciale du 15 mars 1940 fixe les modalités concrètes (concernant « l'exploitation en temps de guerre »). Une partie des compétences doit être déléguée au directeur général Narcisse Rulot et à deux membres du conseil d'administration. Cette décision est ratifiée le 12 avril 1940. Le gouvernement n'a plus la possibilité de régler les choses dans un arrêté-loi, bien que le conseil d'administration en ait exprimé le souhait. La dernière réunion d'avant-guerre du comité permanent a lieu le 26 avril 1940.

³⁰ Paul J.G.M.J. Van Heesvelde, *De Belgische spoorwegen*.

³¹ Paul Van Heesvelde, *Räder müssen rollen*, 184.

³² Paul J.G.M.J. Van Heesvelde, *De Belgische spoorwegen*, 68.

³³ Doc n° 3849, PV de réunion B.C. 1^{er} mars 1940, *B.C. Notulen doos 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

2.4. Conclusion : La SNCB n'était pas préparée à la situation qui a suivi la capitulation belge du 28 mai 1940. Jusqu'au dernier jour de la Campagne des dix-huit jours, les décideurs politiques et les dirigeants se sont basés sur le modèle de la Première Guerre mondiale. Il n'a pas été tenu compte d'un scénario dans lequel le siège de l'entreprise doit opérer dans un pays entièrement occupé. Déjà avant l'invasion allemande, il avait été décidé de déléguer, en temps de guerre, une partie des pouvoirs du conseil d'administration à la direction générale. La suppression de la tutelle politique n'a cependant pas été prise en compte.

2.5. Le rôle de la SNCB pendant la campagne des dix-huit jours

2.5.1. Conformément au plan établi par la Commission de Réseaux de chemins de fer, Rulot et ses principaux directeurs sont mobilisés le 10 mai 1940. Une grande partie du personnel de direction quitte Bruxelles le 10 ou le 11 mai 1940 pour Ostende, où la direction de la SNCB travaillera sous l'autorité directe des militaires.³⁴ Une petite équipe d'inspecteurs en chef gère les affaires à Bruxelles.³⁵ La SNCB doit transporter des troupes et du matériel militaire et assurer le ravitaillement de ces troupes. La Société joue également un rôle essentiel pour l'évacuation des dizaines de milliers de fonctionnaires et de dirigeants qui doivent suivre le gouvernement, pour les centaines de milliers de civils qui fuient vers le sud et l'ouest, pour le transport des billets de banque et des stocks d'argent liquide vers l'ouest.³⁶ Le 16 mai 1940, le trafic ferroviaire est bloqué, et le 17 mai 1940 les Allemands entrent dans Bruxelles. La campagne des dix-huit jours a un impact majeur sur la société ferroviaire belge. 227 membres du personnel sont décédés au cours de la campagne.³⁷ Soixante kilomètres de lignes principales sont fortement endommagés, 597 bâtiments sont détériorés, dont 81 complètement détruits, tous les ponts ferroviaires des principaux carrefours sont détruits et des dizaines d'installations et d'autres infrastructures sont fortement endommagées ou détruites. Le coût des dégâts les plus importants est estimé à 455 millions de francs belges à la fin de l'année 1940. Au 28 mai 1940, une partie importante des locomotives se trouvent dans la région côtière ou en France.

³⁴ PV en date du 11 décembre 1944, interrogatoire de Rulot, *Dossier C. Déclarations et productions de M. Rulot, Divers, Boîte 1, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot*, Arch. NMBS/SNCB ; Déclaration d'Emiel Brixhe du 4 janvier 1945, *Dossier n° 6229, Brixhe Emiel, SNCB-RA*.

³⁵ PV du 16 mai 1940, séance de l'après-midi, n° 756, E-2.02, *Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SNCB ; Déclaration d'Emiel Brixhe du 4 janvier 1945, *Dossier n° 6229, Brixhe Emiel, SNCB-RA*.

³⁶ Herman Van der Wee et Monique Verbreyt, *A small nation in the turmoil of the Second World War*, Louvain, 2009 (40) ; Ministre de la Défense Nationale. Service d'Éducation à l'Armée. La Nation. Chemins de fer Belges, n° 3, 30 juin 1946, 37-39, *SNCB mai 1940 (AA70)*, CegeSoma/Archives de l'État.

³⁷ Rapport présenté par le conseil d'administration daté du 23 mai 1941, *Rapports annuels*, Arch. NMBS/SNCB.

Elles y resteront bloquées pendant des semaines, voire des mois. Fin 1940, sept locomotives, 950 voitures et 35 935 wagons de marchandises commerciales restent introuvables.³⁸ Il faudra attendre septembre 1942 pour retrouver 96 % du matériel roulant d'avant-guerre.³⁹

2.5.2. Entre septembre 1939 et mai 1940, tout un arsenal législatif est mis en place pour interner les étrangers et Belges suspects.

(a) L'arrêté-loi du 12 octobre 1918, qui permet au ministre de la Justice d'imposer des mesures restrictives aux étrangers et aux éléments suspects, est en vigueur depuis que la Belgique est en état de guerre, c'est-à-dire depuis le 26 août 1939.

(b) L'arrêté-loi du 28 septembre 1939 sur la police des étrangers. Les étrangers séjournant illégalement sur le territoire ou dont la présence peut nuire à la sécurité du pays peuvent être internés par la Justice sans formalités.⁴⁰

(a) La loi du 22 mars 1940 relative à la défense des institutions nationales confirme les pouvoirs élargis et établit également un Comité central de coordination (sous la responsabilité de la Justice).

(b) Création de la Sûreté de l'État, qui fusionne les pouvoirs de l'ancienne Sécurité publique et de la Sécurité militaire.

(c) Le 10 mai 1940, lors de l'invasion allemande, la loi martiale est déclarée. L'arrêté-loi du 11 octobre 1916 entre une nouvelle fois en vigueur, et centralise tous les pouvoirs de maintien de l'ordre auprès du ministre de la Défense nationale. La Sûreté de l'État dépend également de la Défense nationale, qui peut imposer des restrictions de la liberté de circulation aux étrangers, aux suspects ou aux personnes susceptibles d'entraver les opérations militaires.

(d) Un arrêté est adopté le 8 mai 1940 pour interner les ressortissants des pays avec lesquels la Belgique est en guerre

(e) Le 10 mai 1940, un arrêté royal est adopté, donnant aux autorités militaires la pleine autorité sur toutes les forces de police.⁴¹

2.5.3. La mise en œuvre de ces mesures pose deux problèmes : les listes de suspects ont été établies beaucoup trop rapidement et des lignes hiérarchiques différentes sont

³⁸ Idem.

³⁹ Inspecteur Larosse au directeur Verkoyen en date du 3 décembre 1942, *Documents remis par M. Rulot le 10 mars 1945 (F3/8)*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

⁴⁰ Emmanuel Debruyne, « Invasion 40 – La Belgique face à ses « ennemis de l'intérieur » . Entre peur et impuissance » dans *La guerre de 1940 : Se battre, subir, se souvenir*, Villeneuve d'Ascq, 2014, 87-100.

⁴¹ Emmanuel Debruyne, « De arrestaties van mei 1940 en de gevolgen », dans *La Belgique docile*, 171.

créées, ce qui entraîne une confusion entre les parquets, les juridictions militaires et les forces de sécurité.⁴² À partir du 10 mai 1940, les suspects se dénoncent eux-mêmes ou sont arrêtés. L'état-major de l'armée est responsable de l'internement, de la surveillance et du transport. La rapidité inattendue de l'avancée allemande ne laisse pas le temps aux services de sécurité belges de contrôler et de sélectionner les internés suspects. Dès le 12 mai 1940, le conseil des ministres approuve « l'évacuation » vers la France d'une grande partie des internés.⁴³ Les transports se déroulent dans le plus grand désordre, en grande partie en raison de l'évolution rapide des événements militaires. Différentes catégories de suspects sont mélangées. Les trains partent sans destination finale. Les conditions de transport sont souvent médiocres. Les transports s'arrêtent dès le 18 mai 1940 car les Allemands brouillent les communications entre la Belgique et la France et la France ferme ses frontières. On estime que 16 000 personnes au total seront internées, dont environ 10 000 ressortissants ennemis et 6 000 suspects. Environ 13 500 personnes seront transportées de la Belgique vers la France. Quelque 7 500 personnes internées en Belgique se retrouveront dans des camps en France. On estime qu'entre 4 000 et 4 500 d'entre elles sont des Juifs.⁴⁴ Quelque 1 400 Juifs qui se trouvent dans des centres d'internement belges fuiront vers la France par leurs propres moyens. Au moins 300 d'entre eux se retrouvent dans des camps d'internement français en mai 1940. Les Juifs transportés en mai 1940 constituent ainsi une part importante des 5 835 Juifs de Belgique qui seront finalement déportés de Drancy à Auschwitz.⁴⁵

2.5. Conclusion : Au cours de la campagne des dix-huit jours (10-28 mai 1940), la SNCB suit un plan établi par le gouvernement et opère sous l'autorité militaire de l'état-major général, conformément au droit belge de la guerre. En mai 1940, il est de fait juridiquement impossible pour la direction de la SNCB de ne pas faire circuler les différents trains de déportation transportant des « éléments suspects » et des « étrangers indésirables ». Si l'internement et les déportations sont précipités, la SNCB les exécute sous l'autorité légale belge. Ces transports ne sont donc en rien comparables aux déportations qui auront lieu sous l'Occupation allemande.

2.6. La décision de reprendre le travail (juin 1940)

Le 22 juin 1940, le directeur général Rulot communique la décision de redémarrer l'entreprise et de permettre au personnel de reprendre le travail. Les trois éléments suivants sont importants à cet égard.

⁴² Minutes du comité de coordination du 16 avril 1940, *Parquet général à la Cour d'appel de Gand*, Archives de l'État Beveren-Waas.

⁴³ PV du Conseil des ministres du 12 mai 1940, par Pierre d'Ydewalle, s.l.n.d., Archives générales du Royaume.

⁴⁴ Herman Van Goethem et Patricia Ramet, *Drancy-Auschwitz 1942-1944: Joden uit België, gedepoteerd vanuit Frankrijk*, Bruxelles, 2015, (36).

⁴⁵ Emmanuel Debruyne, *Invasion 40*.

2.6.1. La décision s'inscrit entièrement dans la doctrine Galopin.⁴⁶ Entre le 1^{er} et le 22 juin 1940, Rulot s'entretient avec de nombreux hauts représentants belges du monde politique et industriel, parmi lesquels : Alexandre Galopin (gouverneur de la Société Générale), les secrétaires généraux Oscar Plisnier et Alexandre Delmer, le ministre des Communications Antoine Delfosse (se présentant comme une « personne privée »), le ministre d'État libéral Maurice Lippens, l'avocat général près la Cour de cassation Raoul Hayoit de Termicourt, le bâtonnier Braffort et M. Van der Rest (membre du conseil d'administration de la SNCB et plus tard président du *Comité Central Industriel*). Rulot consulte également quelque 80 cadres de la SNCB.⁴⁷ La plupart des représentants belges, sinon tous, demandent le redémarrage de la SNCB dans les plus brefs délais. La société ferroviaire est essentielle pour le retour des réfugiés belges, le ravitaillement de la population et l'approvisionnement de l'industrie. Les mines de charbon, en particulier, sont confrontées à des surplus de stock qu'elles ne peuvent pas écouler. Dès le 1^{er} juin 1940, Alexandre Galopin exerce déjà une forte pression sur la SNCB pour qu'elle relance ses opérations. Le gouvernement Pierlot, exilé en France, signale également que le personnel de la SNCB doit reprendre le travail.⁴⁸ Le comité des secrétaires généraux note dans sa discussion du 17 juin 1940 que la situation n'est en rien comparable à celle de 1914 et que « (...) rien ne justifie une abstention de travail ».⁴⁹

2.6.2. Le gouvernement de tutelle politique et le conseil d'administration sont absents au moment où la décision doit être ratifiée.⁵⁰ La responsabilité finale incombe entièrement au directeur général Narcisse Rulot. L'ensemble du conseil de direction soutient néanmoins la décision, qui sera également approuvée rétroactivement par le conseil d'administration.

⁴⁶ La doctrine Galopin est une ligne directrice pour la production de l'industrie et des entreprises belges à destination de l'Allemagne. Elle porte le nom d'Alexandre Galopin, gouverneur de la Société Générale en 1940. La doctrine prévoit principalement l'étendue des exportations vers l'Allemagne et souligne également le danger des livraisons militaires. La doctrine est remaniée à plusieurs reprises, mais son essence reste identique. La doctrine a un impact particulier sur l'industrie lourde wallonne (charbon, acier, métal). Dirk Luyten, *Ideologie En Praktijk van Het Corporatisme Tijdens de Tweede Wereldoorlog in België*, Bruxelles, 1997.

⁴⁷ Note du directeur général de la SNCB concernant la reprise du service en 1940 s.d., *La reprise du travail en 1940*, n° 127 *Fonds Hermann*, Archives de l'État Namur.

⁴⁸ Idem; Déclaration du témoin Ridder De Spirlet, 12 mars 1945, *Témoins interpellés à la demande de M. Rulot*, Boîte 1, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot*, Arch. NMBS/SNCB.

⁴⁹ « (...) rien ne justifie une abstention de travail. » Copie des minutes du collège des secrétaires généraux en date du 17 juin 1940, *Dossier judiciaire 10/44 SNCFB, (Rulot-Bomans-Schotte)*, Archives de la justice militaire, Archives de l'État.

⁵⁰ Les secrétaires généraux sont les fonctionnaires supérieurs belges dans chaque département ministériel. Ils remplacent leurs ministres pendant l'Occupation. Ils prennent des décisions qui sortissent des effets légaux sous conditions. Ils agissent comme une sorte de gouvernement de fonctionnaires, formant le pouvoir politique suprême qui contribue à façonner la politique administrative du moindre mal. Wouters, Nico. *De Führerstaat: Overheid En Collaboratie in België (1940-1944)*, Tielt, 2006 ; Mark Van den Wijngaert, *België Tijdens de Tweede Wereldoorlog*, Anvers, 2015.

2.6.3. Avant d'ordonner officiellement au personnel de reprendre le travail, Rulot a deux réunions avec des représentants allemands de la *Wehrmacht Verkehrs Direktion Brüssel* (WVD) (voir le point 2.7.1.) le 10 juin 1940 et le 19 juin 1940. Lors de la réunion du 10 juin 1940, la WVD allemande annonce qu'elle va obliger le personnel à reprendre le travail. Rulot prend acte de cette décision mais ne prend aucune initiative : à ce moment, la guerre en France fait encore rage. Au cours de la première semaine de juin 1940, des représentants allemands de la WVD obligent le personnel belge de la SNCB à se rendre au travail dans de nombreux endroits. Cela se fait sous la menace d'une exécution sommaire (15 juin 1940). Les Allemands paient également le personnel et en recrutent même du nouveau, qu'ils paient eux-mêmes entre temps, mais qui devra ensuite être intégré à la SNCB. Le risque est alors réel que les occupants fassent travailler le personnel sous leur autorité et mettent à l'écart la direction de la SNCB. La WVD affirme carrément que le personnel belge est soumis à l'autorité militaire directe et au droit de la guerre allemand. Rulot refuse d'ordonner la reprise tant que la guerre en France se poursuit. Ce n'est qu'à l'annonce de la capitulation de la France par la WVD, le 19 juin 1940, que Rulot donne son accord.

2.6.4. L'ordre formel du directeur général au personnel de reprendre le travail est publié le 22 juin 1940. Il a été rédigé par Rulot et cinq membres du conseil de direction. Le court message contient deux éléments : (a) la reprise du travail est obligatoire sous peine de sanctions allemandes et (b) le personnel ne se verra pas imposer des actes incompatibles avec son devoir de fidélité envers la Patrie (*cf.* le Livret de mobilisation civile). Avec ce message, Rulot choisit la fuite en avant. La première version de la note de Galopin date du 28 juin 1940.

2.6. Conclusion : Les Allemands s'emparent agressivement de la gestion du réseau belge et obligent le personnel de la SNCB à travailler sous peine d'exécution sommaire. La décision de reprise du travail a été prise par le directeur général Narcisse Rulot sous sa propre responsabilité le 22 juin 1940 et n'a été couverte que plus tard par le conseil d'administration. Cette décision est inévitable en juin 1940 : (a) les Allemands menacent d'écarter la direction, (b) la SNCB est soumise aux dispositions légales contenues dans le Livret de mobilisation civile, (c) la société est un élément essentiel de la doctrine Galopin, notamment pour l'approvisionnement de la population et de l'industrie.⁵¹

2.7. Gestion des chemins de fer par les Allemands et compétences allemandes

2.7.1. Les deux principales instances allemandes installées à Bruxelles après le 28 mai 1940 sont la *Wehrmacht Verkehrs Direktion Brüssel* (WVD-Bruxelles, ci-après WVD) et la *Eisenbahn Betriebs Direktion Brüssel* (EBD-Bruxelles, ci-après EBD).

⁵¹ Paul Van Heesvelde, *Räder müssen rollen*, 187.

(a) La WVD est un service de transport militaire chargé de gérer le réseau ferroviaire belge.⁵² La WVD est principalement responsable du transport militaire via les chemins de fer, les voies navigables et les autoroutes, tandis que l'EBD qui lui est subordonnée est en principe responsable essentiellement du transport commercial et non militaire. La WVD-Bruxelles relève officiellement du ministère allemand des Transports à Berlin, mais dépend en pratique davantage du commandement militaire suprême allemand en tant que direction dirigée par du personnel militaire. Sa seule priorité est le transport militaire allemand.⁵³ Géographiquement, la zone de compétence de la WVD-Bruxelles coïncide avec celle de la *Militärverwaltung* bruxelloise : Belgique et Nord/Pas-de-Calais. La WVD continue d'exister jusqu'au 15 juin 1942.

(b) Une nouvelle *Zentralverkehrsleitstelle* est créée à Berlin le 15 juin 1942, les WVD de Paris et de Bruxelles étant transformées en *Haupt Verkehrsdirektion* (HVD). Cette HVD-Bruxelles est désormais officiellement subordonnée au *Reichsverkehrsministerium* allemand et la HVD de Bruxelles doit également se conformer au plan de transport de la HVD de Paris.⁵⁴ Cette réforme représente une radicalisation de la politique d'exploitation de l'Allemagne, mais n'a pas d'impact direct sur la coopération avec la SNCB.⁵⁵

(c) La *Eisenbahn Betriebs Direktion* (EBD) est subordonnée à la WVD et, plus tard, à la HVD. L'EBD est responsable du transport commercial non militaire. L'EBD de Bruxelles est uniquement compétente pour la Belgique (et donc pas pour le Nord/Pas-de-Calais), tandis que l'EBD de Lille et l'EBD de Nancy⁵⁶ relèvent également de la HVD de Bruxelles.

⁵² Pièce n° 29, RW18/28. *Einrichtung und Organisation der WVD Brüssel 1939-1940, Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel*, Bundesarchiv Freiburg.

⁵³ « Erinnerungen aus dem Personalreferat der WVD Brüssel », *R 5-ANH. I/93 Bd. 1 1940, 1942, 1954. WVD bzw. HVD Brüssel einschl. EBA Lille, Nancy und Luxemburg, Zusammenarbeit (...)*, Bundesarchiv Berlin.

⁵⁴ WVD Bruxelles en date du 20 juin 1942, n° 25. *Überführung des Eisenbahnwesens im Westen in den Geschäftsbereich des Reichsverkehrsministers. Enthält: Übertragung der Aufgaben des Wagendienstes von den Eisenbahndirektionen Nancy und Lille auf die WVD Paris 1942, Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel*, Bundesarchiv Freiburg; Vermerk O.U. en date du 23 juin 1942 (Wirtschaftsabteilung, Gruppe Transport), *Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnanlagen Brüssels*, *R 5-ANH. I/96, Besetzung der belgischen und französischen Eisenbahnstellen und Wiederaufnahme des Betriebes im Sommer 1940, 1940-1942, 1952-1954*, Bundesarchiv Berlin.

⁵⁵ Lettre de Bauer (Hauptverkehrsdirektion Brüssel) à Rulot en date du 30 juillet 1942, n° 756, *E-2.02, Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SNCB.

⁵⁶ Pièce n° 28, *Übersicht* en date du 26 juin 1940, *RW18/29, Aufbau, Organisation und Stellenbesetzung der WVD Brüssel und der nachgeordneten Transportdienststellen, Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel*, Bundesarchiv Freiburg.

2.7.2 Fin juin 1940, l'EBD de Bruxelles compte en théorie 5 960 membres du personnel.⁵⁷ À son apogée, en mars 1941, la WVD (y compris pour le nord de la France) compte pas moins de 33 000 personnes. En raison des besoins croissants en personnel allemand dans le Troisième Reich et sur le front de l'Est, ce chiffre tombe à environ 10 000 en novembre 1943. En raison de la résistance croissante en Belgique et à la SNCB, ce nombre augmentera progressivement jusqu'à environ 18 000 après février 1944.⁵⁸ Ces organisations allemandes sont autonomes par rapport à l'organisation allemande *Militärverwaltung* à Bruxelles. Ce n'est qu'en cas de conflit majeur qu'on fait appel à Eggert Reeder de la *Militärverwaltung*. Cependant, la WVD (et la HVD à partir de juin 1942) disposent elles-mêmes d'une marge de manœuvre relativement limitée. Elles sont chargées de mettre en œuvre les quotas économiques imposés par Berlin. Il semble que le taux de rotation du personnel des WVD/HVD ait été assez élevé pendant l'Occupation et que Berlin ait régulièrement remplacé des responsables allemands lorsque les différents quotas n'étaient pas atteints.

2.7.3. La répartition des compétences entre la Belgique et l'Allemagne s'opère dans un contexte difficile. La direction de la SNCB mène une lutte acharnée pour rétablir les transports belges durant l'été 1940. La WVD donne la priorité aux transports allemands et à l'approvisionnement en charbon de l'industrie au cours de l'été 1940, dans un contexte de chaos et de perturbations majeures : personnel absent, matériel roulant indisponible et introuvable, ponts ferroviaires détruits ou très endommagés à tous les embranchements.

(a) Entre le 28 mai 1940 et le 14 août 1940, il n'y a pas de base légale pour l'administration allemande, ce qui entraîne confusion et conflits. La WVD invoque en termes vagues (l'article 53 de) la Convention de La Haye pour donner la priorité au transport allemand.⁵⁹ Dans une source d'archives allemandes, il est mentionné que le traité d'armistice français s'appliquait également à la SNCB belge.⁶⁰ La WVD à Bruxelles ne prend pas la peine d'élaborer une réglementation légale pour la Belgique au cours de ces premiers mois.

⁵⁷ « Anlage zur Betriebslagemeldung vom 26.6.40 », R 5-ANH. I/97 Bd. 1. 1940 – 1942. *Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen 1940 bis 1944 (1940 – 1954)*, Bundesarchiv Berlin.

⁵⁸ Absetzungsbericht für den Bezirk der HVD Brüssel, R 5-ANH. I/101 Bd. 5, *Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen 1940 bis 1944, 1940 – 1954*, Bundesarchiv Berlin.

⁵⁹ La convention de La Haye de 1907 est le traité international le plus important sur le droit de la guerre pendant la Seconde Guerre mondiale. Elle régleme les droits et les devoirs d'un occupant hostile. L'article 53 donne aux forces d'occupation le droit de saisir tous les « moyens de transport » et « tous les moyens affectés sur terre, sur mer et dans les airs (...) au transport des personnes ou des choses » pour leur propre usage (moyennant indemnités).

Nico Wouters, « La Convention de La Haye », consulté en ligne le 8 septembre 2023 à l'adresse www.belgiumwwII.be. <https://www.belgiumwwii.be/belgique-en-guerre/articles/convention-de-la-haye-2.html>

⁶⁰ « Einordnung der Unterlagen der WVD/HVD Brüssel (...) », R 5-ANH. I/93 Bd. 1 1940, 1942, 1954. *WVD bzw. HVD Brüssel einschl. EBA Lille, Nancy und Luxemburg, Zusammenarbeit (...)*, Bundesarchiv Berlin.

(b) La *Militärverwaltung* publie l'ordonnance relative à la gestion des chemins de fer en Belgique le 14 août 1940. Avec cette brève ordonnance, la WVD prend entièrement en charge la gestion ferroviaire du réseau belge.⁶¹ Elle peut déléguer une partie de la gestion du réseau à la SNCB, ce qu'elle fait pour la majeure partie du réseau ferroviaire belge, tandis que les groupes d'Anvers et de Gand restent provisoirement sous le contrôle direct de l'Allemagne. La brève ordonnance allemande ne dit rien sur les compétences de chacun, la réglementation financière, le statut du personnel ou la gestion du matériel roulant. Du point de vue allemand, cela n'est pas nécessaire : la WVD part du principe qu'elle gère tout, sauf ce qui est explicitement délégué à la SNCB.

2.7.4. La WVD prend en charge non seulement la gestion du réseau, mais aussi une grande partie de la gestion de l'entreprise. La majeure partie de la gestion du matériel, certains aspects de la gestion du personnel et les horaires sont gérés directement par l'Allemagne.⁶² Le lien habituel entre la direction et le personnel de la SNCB est coupé. Toutes les communications (« messages ») de la direction générale aux départements subalternes doivent être soumises à l'approbation préalable de l'EBD ou de la WVD. Le nouvel indicateur ferroviaire d'octobre 1940 ne comporte pas le logo de la SNCB. La WVD représente désormais la SNCB auprès des compagnies ferroviaires étrangères.⁶³ La forme de gestion appliquée par la WVD à la SNCB participe de la nomination d'un *Betriebsbevollmächtigter* (sorte de superviseur qui contrôle les dirigeants d'entreprises belges) et d'une *Kommissarische Verwaltung* (ordonnance du 5 juillet 1940), par laquelle tous les organes de gestion légaux de l'entreprise sont dissous et remplacés par une direction allemande qui prend en charge la gestion financière, la gestion du personnel et la gestion opérationnelle.⁶⁴ Bien que la SNCB conserve son conseil d'administration, son comité permanent, sa direction et une administration financière indépendante, le système que la WVD applique à la SNCB présente les caractéristiques d'une *Kommissarische Verwaltung*. Sur le terrain (local), une société fantôme allemande est édiflée. Une délégation belge est créée à l'EBD-Bruxelles début juillet pour transmettre les ordres allemands. Pour les lignes gérées par la SNCB, des *Überwachungszentralstellen* sont mises en place au sein des services de l'EBD. Les services de contrôle exécutifs comprennent les *Überwachungsbahnhöfe*. Des représentants allemands (*Beauftragte*), dont les compétences ne sont pas clairement définies en juin 1940, sont nommés dans chacun

⁶¹ Il s'agit de la « Verordnung über den öffentlichen Eisenbahnverkehr im besetzten belgischen Gebiet vom 14 August 1940 ».

⁶² Merkheft über den Wehrmachtverkehr nach, von und in den besetzten Gebieten im Westen, R 5-ANH. II/87 Reichsverkehrsministerium (Sammlung Kreidler). Betrieb bei den Wehrmachtverkehrsdirektionen Brüssel und Paris 1940 – 1942, Bundesarchiv Berlin.

⁶³ Note Rulot sur les conflits avec les directeurs, *Zuiveringsdossier* Narcisse Rulot, Doos 1, Dossiers Rulot - Annexes au Rapport I, Arch. NMBS/SNCB.

⁶⁴ Michel De Vlaminck, *De Belgische wapenindustrie tijdens de Nazi-bezetting (1940-1944)*, thèse de licence non publiée, KU Leuven, 1983.

des sept groupes et dans les ateliers centraux de Malines, Louvain, Gentbrugge, Salzennes, Luttre et Cuesmes.⁶⁵ Les services des directions de la Gestion et de la Voie sont flanqués par des *Betriebsämter*, la direction du Matériel par des *Maschinenämter* et la direction commerciale par des *Verkehrsämter*. Chaque gare (importante) est dirigée par un chef de gare allemand et son équipe. Cette surveillance a pour but d'assurer le suivi ponctuel des transports de la Wehrmacht.⁶⁶ Il est crucial que le personnel belge ou français soit constamment surveillé par des *Überwachungsbeamten* allemands pendant l'exécution de leurs tâches (préparation, chargement ou déchargement). Un réseau dense de services de contrôle est mis en place pour les transports allemands.

2.7.5 Que dit le droit de la guerre ? Le droit international de la guerre (Convention de La Haye de 1907) donne à la puissance occupante le droit et le devoir d'assurer l'ordre et la vie publics du pays occupé (article 43). Ce faisant, l'occupant peut même écarter les lois du pays occupé, s'il estime qu'il existe un besoin impérieux de le faire.⁶⁷ L'article 52 règle les conditions des réquisitions qu'un occupant peut réclamer. L'article 53 donne à la puissance occupante le droit de saisir les « moyens de transport » (il ne s'agit donc pas de réquisitions). Il s'agit de « (...) tous les moyens affectés sur terre, sur mer et dans les airs (...) au transport des personnes ou des choses ». En mai et juin 1940, l'occupant se réfère principalement à l'article 53. Il y a cependant des conditions à respecter. L'esprit de la Convention de La Haye est que les réquisitions et les saisies ne peuvent servir qu'à satisfaire les besoins de la puissance occupante et lui permettre ainsi d'assurer la vie publique dans le pays occupé (articles 43, 49 et 52 de la Convention). En vertu de la convention, la puissance occupante a donc certainement le droit d'exploiter le réseau ferroviaire (ou une partie de celui-ci). Jusqu'où cette exploitation peut concrètement aller est sujet à interprétation. Idéalement, il faudrait parvenir à un cadre conventionnel.

2.7.6 Aucun accord de coopération ou cadre conventionnel n'est mis par écrit entre la SNCB et la WVD en 1940. Cela est logique du point de vue allemand puisque la SNCB est subordonnée à la WVD. En 1940, Narcisse Rulot s'oppose lui aussi à un accord de principe qui séparerait les transports allemands des transports belges. Il en démontre l'impossibilité à l'aide d'arguments ferroviaires techniques. Il a probablement également des raisons stratégiques. Il part du principe qu'une politique de présence maximale de la Belgique est le meilleur moyen de défendre les intérêts belges. Il n'a pas tout à fait tort. Mais il ne tient probablement pas suffisamment

⁶⁵ « Plan für Wiederaufnahme (...) » (pièce n° 14), RW18/48, *Instandsetzung. Nutzung der belgischen Eisenbahnen für deutsche Zwecke 1940, Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel*, Bundesarchiv Freiburg.

⁶⁶ Dienstanweisung (...) WVD Brüssel 1941, R 5-ANH. I/94 Bd. 2 1940-1941. WVD bzw. HVD Brüssel einschl. EBA Lille, Nancy und Luxemburg, *Zusammenarbeit (...)*, Bundesarchiv Berlin.

⁶⁷ Nico Wouters, « Conventie van Den Haag », sur www.BelgiumwwII.be.

(<https://www.belgiumwwii.be/belgique-en-guerre/articles/convention-de-la-haye-2.html>)

compte des dangers potentiels. L'absence de cadre conventionnel en 1940 risque de porter préjudice à au moins deux domaines : l'autonomie de l'entreprise en matière de personnel et les modalités d'exécution des transports allemands. Il est possible que le directeur général Rulot, comme beaucoup à l'époque, suppose une victoire finale de l'Allemagne dans laquelle la suprématie *de facto* du gouvernement militaire allemand doit être acceptée.

2.7. Conclusion : En 1940, les forces d'occupation allemandes réduisent la SNCB à un département exécutif subordonné à la *Wehrmacht Verkehrs Direktion* (WVD) à Bruxelles (ordonnance du 14 août 1940). Cela se traduit par le développement d'une « société fantôme » allemande avec des cadres allemands à tous les niveaux de l'entreprise. Cette forme de gestion d'entreprise présente de nombreuses caractéristiques d'une *Kommissarische Verwaltung*, ce qui est tout à fait exceptionnel pour des autorités publiques ou des organismes parastataux dans le contexte de l'occupation de la Belgique. Bien que le droit international de la guerre donne à l'occupant le droit d'exploiter le réseau ferroviaire, aucun cadre conventionnel n'est élaboré entre la SNCB et la WVD concernant les compétences réciproques, les restrictions spécifiques concernant les services aux Allemands ou les garanties pour le ravitaillement (alimentaire) de la Belgique.

2.8. Exercice de l'autorité et prise de décision

Les événements liés à l'Occupation ont un impact fondamental sur la gestion interne de l'entreprise.

2.8.1. Le conseil d'administration mensuel est nettement subordonné au directeur général. Le comité permanent joue un rôle plus important en tant qu'organe consultatif, mais c'est surtout le pouvoir formel et informel du directeur général qui s'accroît considérablement pendant l'Occupation.⁶⁸ Cela a été en partie planifié avant la guerre, mais c'est surtout le fruit des événements survenus pendant l'Occupation. Pendant les premiers mois cruciaux de celle-ci, le conseil d'administration ne peut pas se réunir et plusieurs de ses membres sont interdits de fonction par l'Allemagne : il est affaibli lorsque commence l'Occupation. Le conseil d'administration se limite à examiner les grands dossiers stratégiques d'intérêt général.⁶⁹ Les décisions fondamentales relèvent du directeur général, après quoi le conseil d'administration prend acte de la situation. Une discussion de principe sur la répartition des compétences avec l'occupant allemand ou sur les relations avec l'occupant allemand

⁶⁸ PV de l'interrogation de Rulot du 19 décembre 1944, *Dossier PV interrogatoires Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

⁶⁹ L'état général du trafic et du matériel roulant, la situation financière et économique du pays, les tarifs, l'état des infrastructures et les grands travaux (de réparation), le renouvellement du matériel roulant, l'électrification de certaines lignes, les contrats et achats importants, le statut et le règlement de travail du personnel et, le cas échéant, les nominations à des postes de direction. À partir du printemps 1943, les « sabotages et bombardements aériens » sont également inscrits à l'ordre du jour.

n'a jamais lieu au sein du conseil d'administration, ni au sein du comité permanent. Lors de conflits avec l'occupant allemand, Rulot demande cependant toujours au conseil d'administration et au comité permanent d'approuver et de couvrir ses décisions. Pendant toute l'Occupation, le directeur général et le conseil d'administration continuent de diriger par consensus.

2.8.2. En 1940, la direction de la SNCB doit se battre pour garder le contact avec le personnel. En raison du manque de lignes de communication, la direction risque de perdre le contact avec le personnel. La culture d'entreprise hiérarchique et verticale évolue pendant l'Occupation vers une forme plus horizontale et informelle d'autorité et de communication interne. Des « conférences » sont organisées en 1940, au cours desquelles les cadres supérieurs expliquent les nouvelles relations au personnel. Rulot organise un conseil de direction avec les directeurs et leurs principaux adjoints tous les jeudis. Il organise une réunion avec les chefs de groupe et leurs adjoints tous les mardis matin, et avec l'ensemble des cadres (entre 150 et 200 personnes) tous les mardis après-midi. À la demande de Rulot, les Allemands ne participent pas à cette dernière réunion. Rulot ne tire pas parti du potentiel de cet « espace libre » pour accorder les violons. Il semblerait qu'en général, ces réunions servent principalement à confirmer les instructions écrites et les messages de la direction.

2.8.3. Au sein du conseil de direction (une douzaine de participants), une consultation et une véritable discussion ont bel et bien lieu. C'est néanmoins Rulot qui prend toutes les décisions. C'est logique : les autres membres sont des subordonnés hiérarchiques et Rulot doit également approuver toutes les dépenses. La réorganisation interne de l'entreprise par Rulot au printemps 1942 renforce le principe selon lequel la direction aussi ne doit s'occuper que des « questions de principe », tandis que toutes les questions opérationnelles ou exécutives doivent être traitées par les chefs de groupe ou les cadres inférieurs.⁷⁰ À partir de la fin de l'année 1941, les tensions au sein du conseil de direction au sujet de la politique de coopération avec l'occupant allemand augmentent. Les tensions internes éclatent en août 1943 et Rulot ne convoquera plus le conseil de direction.

2.8.4. Quant au secrétaire général du ministère des Communications, il s'agit d'abord de Marcel Castiau qui est remplacé par Gaston Claeys à partir d'avril 1941.⁷¹ Castiau et Claeys assistent toujours aux réunions du conseil d'administration et du comité permanent. Ils ne le font toutefois qu'en tant « qu'observateur », et non en tant que président ayant voix délibérative (comme le ministre le faisait avant la guerre en vertu de la loi de 1926). Le comité des secrétaires généraux a souligné la position autonome de la SNCB tout au long de l'Occupation. Ils évitent autant que possible de se retrouver impliqués dans la prise de décision. Le secrétaire général Claeys écrira le 25 juin 1942 « (...) qu'eu égard à l'ordonnance allemande du 14 août 1940

⁷⁰ PV de réunion B.C. 3 juillet 1942, *B.C. Minutes boîte 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

⁷¹ Rapport de Claeys en date du 14 février 1945, *Annexes au rapport, « D Témoins »*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

concernant l'exploitation des chemins de fer à voie normale, les Autorités belges pourraient ne pas intervenir (...) vu que le réseau est soustrait au contrôle normal de l'État. »⁷²

2.8. Conclusion : Durant l'Occupation, le centre de gravité du pouvoir de décision se déplace vers le directeur général qui dirige à la fois le conseil de direction, le comité permanent et le conseil d'administration. Le directeur général dispose (dans les limites des contraintes majeures de l'Occupation allemande) d'un pouvoir de décision individuel quasi absolu. La tutelle politique disparaît en grande partie. Les secrétaires généraux invoquent l'ordonnance allemande du 14 août 1940 pour ne pas avoir à assumer de responsabilité concernant la SNCB. Pour certaines questions de principe importantes concernant l'occupant, le directeur général cherchera toutefois explicitement à être couvert. Il maintient le consensus avec le conseil d'administration, le comité permanent, les conseillers juridiques externes et les secrétaires généraux tout au long de l'Occupation. Seul le conseil de direction, qui n'a en principe aucun pouvoir formel, s'est disloqué en août 1943 en raison de la tension qui régnait entre ses membres.

2.9. Évolution des compétences et du transport militaire

Dès 1941, la WVD accorde progressivement plus d'autonomie à la SNCB. Le 26 juin 1941 représente un point de rupture formel important.

2.9.1. Jusqu'en juin 1941, l'EBD allemande établit elle-même les horaires des trains allemands. Cela se fait de manière relativement décentralisée en 1940. Ce système est préjudiciable à la SNCB car le transport allemand est toujours prioritaire sur le transport belge.⁷³ Le transport belge a toujours le dessous en raison du manque structurel de matériel roulant, du manque de capacité du réseau à certains endroits et du manque de coordination des horaires belges et allemands.⁷⁴ Les Allemands peuvent par exemple facilement supprimer les trains belges et ont la mainmise sur

⁷² « (...) qu'eu égard à l'ordonnance allemande du 14.8.1940, concernant l'exploitation des chemins de fer à voie normale, les Autorités belges pourraient ne pas intervenir (...) vu que le réseau est soustrait au contrôle normal de l'État. » Lettre du Secrétaire général Claeys en date du 25 juin 1942 à Rulot, *Dossier P - Documents Divers. Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 2*, Arch. NMBS/SNCB.

⁷³ Déclaration Puissant (pièce n° 21), *Dossier n° 4694, Puissant Franz Alfred, Archives de la SNCB. Service du personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre mondiale*, Archives de l'État ; PV de la déclaration du témoin Verkoyen, 1^{er} mars 1945, *Annexes au rapport, « D Témoins »*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

⁷⁴ « Déclaration de M. Nachtergaele 47/1/5 », *Dossier n° 4628, Nachtergaele Robert, SNCB-RA* ; Lettre EBD Bruxelles en date du 30 septembre 1940, n° 47. *Erfassung, Verteilung sowie Abgabe von Lokomotiven und Güterwagen aus Frankreich und Belgien an das Deutsche Reich 1940, Organisation und Geschäftverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel*, Bundesarchiv Freiburg ; PV audition Léon Brahy (chef de groupe Charleroi), en date du 6 mars 1945, *Annexes au rapport, « D Témoins »*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

les transports et le ravitaillement belges. C'est pourquoi, en 1941, la SNCB elle-même est favorable à la reprise de la gestion des horaires allemands afin de permettre une coordination optimale du transport belge.⁷⁵ La mise en œuvre de ces horaires allemand incombe cependant à la SNCB.

2.9.2. Le 26 juin 1941, la SNCB prend à son compte la configuration des horaires allemands sur l'ensemble du réseau belge. Il existe donc désormais des horaires coordonnés. Cette tâche sera désormais assurée par le « bureau des horaires », qui est installé à l'EBD à Bruxelles.⁷⁶ Le grand avantage est que la SNCB peut désormais mieux défendre les intérêts du transport belge. Le système allemand de contrôle direct est progressivement abandonné, notamment par la fusion des points de contrôle en une seule gare principale (*Überwachungsbahnhof*).⁷⁷ Le système allemand de microgestion et d'autorisation pour chaque train disparaît. La validation des nominations du personnel est également supprimée progressivement à partir du 30 juillet 1941. Tout le monde y gagne : les Allemands peuvent rapatrier du personnel dans le Troisième Reich après juin 1941 et les Belges peuvent optimiser leurs propres horaires.

2.9.3. L'emprise allemande sur le réseau et l'entreprise reste cependant très forte après juin 1941.

(a) Les ateliers centraux, indispensables à l'entretien et à la réparation du matériel roulant, sont considérés comme un *Wehrmachtbetrieb*.⁷⁸ Ils relèvent de la gestion directe du personnel allemand local depuis le 1^{er} juillet 1940.⁷⁹ Cela reste ainsi après juin 1941 et jusqu'à la fin de l'Occupation. Les cadres belges ne sont compétents que pour les aspects exécutifs tels que la gestion des stocks ou les horaires du personnel, tandis que le personnel allemand gère l'ensemble des opérations pour chaque atelier. Le lien entre les ateliers et la direction du Matériel est également coupé. Beaucoup de nouveaux collaborateurs, parfois même étrangers, sont recrutés et n'ont pas toujours un sentiment d'appartenance avec la SNCB.⁸⁰

⁷⁵ « Mémoire répondant aux divers faits qui me sont reprochés (...) », *Dossier n° 4580, Maréchal E.*, SNCB-RA ; Note de Rulot sur la reprise de 1940 (p. 49), *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1, Dossiers Rulot - Annexes au Rapport I*, Arch. NMBS/SNCB.

⁷⁶ Dossier n° 105 document n° 5 Affaire Lambotte, *Dossier n° 4503, Lambotte Fernand*, SNCB-RA.

⁷⁷ PV du témoignage de Germain Willaert (ingénieur en chef), 24 janvier 1945, *Annexes au rapport, « D Témoins »*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

⁷⁸ Déclaration de l'ingénieur en chef Verbeemen en date du 7 mai 1946, *Dossier n° 8876, Van den Torren Joannes*, SNCB-RA.

⁷⁹ « *Der belgische Werkdirektor ist Adjutant des deutschen Werkdirektors* ». Lettre de la WVD aux ateliers du 1^{er} juillet 1940 (pièce n° 24), *RW18/48, Instandsetzung. Nutzung der belgischen Eisenbahnen für deutsche Zwecke 1940, Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel*, Bundesarchiv Freiburg.

⁸⁰ Mémoire déposé devant la commission d'enquête en date du 6 mai 1947, *Dossier n° 4650, Parisse Maurice*, SNCB-RA.

D'une certaine manière, ces ateliers (centraux) deviennent des sous-entreprises allemandes sur lesquelles la direction centrale à Bruxelles n'a que peu de contrôle.

(b) L'ingérence allemande dans la gestion du personnel continue même après juin 1941. Les Allemands adaptent les conditions de travail et prennent des sanctions contre le personnel sans tenir compte de la hiérarchie de la SNCB, du règlement du personnel ou de la législation sur le travail.

(c) La gestion allemande est maintenue jusqu'en 1942 pour les lignes autour de Gand et d'Anvers et jusqu'en 1943 pour les lignes dans la zone côtière.⁸¹ Les Allemands continuent pendant toute l'Occupation de garder le contrôle direct sur l'exécution de leurs propres transports. Les trains sous commandement allemand sont toujours contrôlés ou accompagnés par du personnel allemand.

2.9. Conclusion : La SNCB gagne progressivement en autonomie et reprend la gestion des horaires allemands en juin 1941. L'avantage est que la SNCB peut désormais mieux défendre les intérêts du transport belge. L'inconvénient est que la SNCB est davantage associée à l'exécution des missions allemandes. La supervision et l'ingérence allemandes restent toutefois très fortes, notamment en ce qui concerne le contrôle du trafic allemand et la supervision du personnel. Les ateliers sont restés *de facto* sous la gestion des Allemands pendant toute la durée de l'Occupation.

2.10. Solidarité et productivité

2.10.1. Le directeur général Rulot reste en principe favorable à l'application de la reprise du travail décidée en juin 1940, avec toutes les conséquences que cela implique, jusqu'à son arrestation par les Allemands en février 1944. En 1940, Rulot défendra une coopération loyale et totale avec les services allemands. Cela n'est pas illogique dans le contexte de 1940 et compte tenu de ses positions sur la défense des intérêts belges dans le cadre de la doctrine Galopin. Dans toutes ses communications officielles, dans les « messages » adressés au personnel et dans ses lettres, il continuera à réprouber le personnel qui manque à son devoir ou qui commet des actes de sabotage.⁸² La position de Rulot est que le personnel qui choisit de rester en service et d'être payé doit effectuer son travail de manière loyale.⁸³ Il est intéressant de noter que Rulot maintient fermement cette ligne de conduite même lorsqu'il est lui-même déjà engagé dans la résistance (voir point 5.3.2.). D'une part, c'est

⁸¹ Lettre HVD à la SNCB du 31 août 1942, n° 756, E-2.02, *Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SNCB.

⁸² PV de la conférence des inspecteurs du groupe de Liège du 15 décembre 1940, *Dossier n° 4206, Corbugy René*, SNCB-RA ; Mémoire du 14 novembre 1940 de la réunion des chefs immédiats du district M. de Charleroi, *Documents M&M, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

⁸³ Annexe au PV du témoignage d'Emile Desorgher, en date du 1^{er} mars 1945, *Annexes au rapport, « D Témoins »*, *Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

logique : en tant que chef d'entreprise, il ne peut pas cautionner ouvertement le sabotage perpétré par le personnel. Cela signifierait sinon *de facto* la fin de la politique de coopération. D'autre part, il est clair que Rulot n'a pas réussi à changer de mentalité entre 1940 et 1943 et à considérer les sabotages contre les chemins de fer comme des formes légitimes de résistance clandestine.

2.10.2. Pendant l'Occupation, Rulot poursuit sa gestion scientifique et son organisation taylorienne du travail, introduisant des primes financières pour l'augmentation de la productivité, des sanctions contre le personnel qui manque à son devoir, l'augmentation du temps de travail et l'obligation de travailler le dimanche, de nouvelles instructions sur la rationalisation des chargements et déchargements, etc. Tout cela est imposé dans un contexte où les syndicats sont interdits et où la commission paritaire d'avant-guerre ne peut plus se réunir. Les marges de manœuvre pour une contestation ouverte du personnel sont inexistantes et les petites grèves locales spontanées sont sévèrement punies par les Allemands, qui arrêtent le personnel.

2.10.3. L'attitude de Rulot entraîne une scission au sein du conseil de direction en août 1943. Bien que les procès-verbaux de ces réunions n'aient pas été conservés, des tensions apparaissent déjà entre 1941 et 1942, notamment sur la question du travail volontaire du personnel en Allemagne. Lors des réunions du mardi avec les cadres et dans le conseil de direction, Rulot critiquera également le gouvernement belge à Londres.⁸⁴ Au bout du compte, un discours du ministre Antoine Delfosse conduit à une scission. En tant que ministre de la Justice, de la Propagande et de l'Information nationale du gouvernement belge à Londres, Antoine Delfosse prononce à la mi-1943 un discours à la radio dans lequel il appelle les autorités belges et les agents publics à saboter le service. Rulot s'en prend à l'attitude du ministre lors des réunions avec les cadres et adresse un contravis au personnel en date du 26 août 1943.⁸⁵ Soupçonnant des membres du conseil de direction d'être en contact avec Delfosse, Rulot n'a plus convoqué le conseil de direction par la suite.⁸⁶

⁸⁴ Document IIG (note Verkoyen), *Annexes au rapport, « D Témoins », Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB ; PV de l'interrogation de Narcisse Rulot en date du 10 mars 1945, *Dossier C. Déclarations et productions de M. Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB ; PV de l'interrogation de Narcisse Rulot en date du 10 mars 1945, *Dossier C. Déclarations et productions de M. Rulot, Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

⁸⁵ PV du témoignage de Paul Louis Nicolas Ghilain, en date du 3 mars 1945, *Annexes au rapport, « D Témoins », Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

⁸⁶ Lettre de Nolet de Brauwere van Steeland à Rulot en date du 24 février 1942, *Idem* ; PV de déclaration du témoin Nolet de Brauwere van Steeland du 6 février 1945, *Idem* ; Notes d'audience pour monsieur Narcisse Rulot, *Archives d'Emiel De Winter (AA652)*, CegeSoma/Archives de l'État ; PV de la déclaration du témoin Emile Desorgher, en date du 1^{er} mars 1945, *Annexes au rapport, « D Témoins », Zuiveringsdossier Narcisse Rulot, Doos 1*, Arch. NMBS/SNCB.

2.10.4. Rulot voit également dans l'Occupation de 1941 et 1943 l'occasion d'introduire de nouvelles réformes, comme la réorganisation des groupes régionaux et des directions (approuvée le 10 juillet 1942) qui donne plus de compétences aux groupes régionaux tout en centralisant davantage le pouvoir formel auprès de la direction générale.⁸⁷

2.10.5. La plus grande réforme interne mise en place par Rulot a été la création du Service social en février 1941, dirigé par son homme de confiance Jean-Louis Bomans.⁸⁸ Ce Service social (en réalité une nouvelle direction) répond à un besoin réel et apportera un soutien social indispensable à plus de 14 000 familles de cheminots : soutien financier, nourriture bon marché dans les cantines et magasins proposant des produits peu coûteux. Le 24 mars 1941, Rulot crée également le nouveau poste d'assistant professionnel destiné à remplacer les représentants syndicaux et qui sera ouvert à 84 personnes. Si ce Service social apporte un soutien social non négligeable à une grande partie du personnel de la SNCB, il existe également des motivations sous-jacentes :

(a) Rulot utilise ce Service social pour gagner les cœurs et les esprits du personnel et le lier plus étroitement à l'entreprise. Rulot développera même une sorte de culte de la personnalité autour de lui. Cela transparaît clairement à travers les Homes pour enfants, qui accueillent 4 300 enfants. Il prépare également un « Fonds Rulot » pour les bourses d'études, mais le projet n'aboutira pas. Le service social et les assistants professionnels se substituent aux syndicats et à leur rôle légal au sein de la commission paritaire. Ils incarnent une forme paternaliste de consultation sociale, où l'employé dépend de l'employeur.

(b) Le Service social est utilisé par Rulot pour saboter au sein de la SNCB le syndicat Union des travailleurs manuels et intellectuels, qui collaborait avec l'occupant. Le fait que ce syndicat unitaire ait relativement peu d'impact à la SNCB est probablement dû en grande partie au Service social.

(c) Le Service social est probablement aussi un outil permettant de renforcer la position de Rulot face aux occupants allemands. Le soutien dont il bénéficie chez le personnel est son principal facteur de pouvoir vis-à-vis des Allemands.

(d) Le Service social est implicitement aussi un instrument permettant de contrecarrer le travail volontaire du personnel en Allemagne. Le fait que seul 1 302

⁸⁷ Lettre de Rulot en date du 4 juin 1942, Annexe I mai 1942 « Réforme de structure de l'organisation des services (...) », Annexe 2 mai 1942, « Principes à mettre à la base du 'concept' au service (...) », Annexe 3 mai 1942, « premières directives de décentralisation », Annexe IV 27 avril 1942 « PV de la conférence du service du Centre (...) », *Dossier n° 263, Organigramme de la Société (...). Dossier Création d'une Direction Régionale*, Arch.NMBS/SNCB.

⁸⁸ « Avis général » 14 mars 1941, *Avis Service Social*, Arch. NMBS/SNCB.

membres du personnel choisissent de rejoindre la *Reichsbahn* allemande en mai 1943 est probablement dû en partie au soutien social fourni par le Service social.

2.10 Conclusion : Rulot a toujours défendu l'application loyale de la décision prise le 22 juin 1940 et a imposé un programme strict d'augmentation de la productivité. Il ne réussit pas à changer de mentalité et à considérer que les sabotages, effectués par des personnes payées par la SNCB pour effectuer le service, peuvent constituer une forme légitime de résistance. Le vaste programme de soutien social au personnel montre la contradiction interne de sa politique : d'une part, cette politique constitue un soutien social indispensable et est également un outil efficace contre la politique du travail allemande et le syndicat unitaire collaborationniste. D'autre part, il s'agit d'un outil paternaliste destiné à imposer l'obéissance et à accroître la productivité.

3. Prestations militaires

3.1. Desserte du transport allemand par la SNCB

3.1.1. Au cours des premiers mois d'occupation, la circulation des trains allemands sur le réseau belge est assurée principalement par du personnel et du matériel roulant allemands. Néanmoins, dès le début, le matériel et le personnel belges sont affectés au transport allemand, avant même que la direction n'ait le temps de décider du redémarrage de l'entreprise (22 juin 1940). Malgré la mise en œuvre partielle de lignes belges et allemandes distinctes en 1940, le personnel belge reprend progressivement le transport sur le réseau belge, pour le compte de l'Allemagne. Il y a à cela plusieurs grandes raisons.

(a) Les conducteurs ou autres membres du personnel allemands ne sont pas formés à la circulation sur le réseau belge. Les prescriptions techniques sont différentes, de même que les protocoles et le sens de circulation, par exemple (les trains roulent à gauche en Belgique, et à droite en Allemagne). Selon les règles internationales, seul le personnel spécialement habilité est autorisé à conduire des trains dans d'autres pays.

(b) Berlin souhaite récupérer dès que possible le personnel et le matériel roulant allemands, et accélère le mouvement à la fin de l'année 1940⁸⁹. Un certain nombre de conducteurs allemands continuent à circuler sur le réseau belge en 1941, notamment dans les groupes d'Anvers et de Gand. C'est surtout après juin 1941 (avec l'invasion de l'Union soviétique par l'Allemagne) que du personnel allemand est massivement rapatrié vers le Troisième Reich. Fin 1941, seuls les machinistes belges circulent encore sur le réseau belge (moyennant réserve, voir 4.1.6.). Le matériel roulant se compose de véhicules belges, français, allemands et autres, conformément à ce que prévoit la pratique ferroviaire d'avant-guerre, notamment dans le cadre de la Convention internationale des chemins de fer de 1921.

(c) La SNCB et son directeur général Rulot lui-même poussent à reprendre un maximum de tâches et de services aux Allemands. Cette politique s'inscrit dans le contexte difficile de l'été 1940. Le raisonnement de base est simple : la priorité de la SNCB est de maintenir le transport de voyageurs et le transport d'approvisionnement belges. Pour y parvenir, il est préférable que la SNCB gère le réseau, le personnel et le matériel de manière autonome. Et pour acquérir cette autonomie, la SNCB a tout intérêt à prendre elle-même en charge un maximum de tâches, y compris le service aux Allemands.

3.1.2. Le transport pour le compte de l'Allemagne allemand est donc effectué partiellement par du personnel belge en 1940, mais exclusivement par du personnel belge en 1941. Les convois sont formés par le personnel belge et desservis par le

⁸⁹ Avis 26 E., dd. 9 décembre 1940, *Avis Service E*, Arch. NMBS/SNCB.

personnel de bord belge (incluant un machiniste, un chauffeur et un chef de train)⁹⁰. Le personnel de la SNCB est déployé exclusivement en Belgique et est relayé à la frontière. Outre l'obligation, pour les machinistes belges, de posséder un permis spécial pour rouler à l'étranger, l'Allemagne interdit au personnel belge de circuler sur le territoire allemand, et ce pour des raisons de sécurité⁹¹.

3.1. Conclusion : la SNCB assure le trafic allemand, partiellement en 1940 et même intégralement à partir de 1941. Cette évolution résulte, d'une part, d'un certain nombre de paramètres liés au transport ferroviaire, comme le manque d'expertise de l'Allemagne et l'absence des autorisations requises pour circuler sur le réseau belge, ou encore le manque de personnel allemand et, d'autre part, de la politique de présence stratégique de la SNCB dans l'intérêt du transport belge.

3.2. Transport allemand *versus* transport militaire

Comment évaluer la gestion du trafic ferroviaire allemand par la SNCB ?

3.2.1. La terminologie et les concepts utilisés dans les documents rédigés par la SNCB sous l'Occupation prêtent souvent à confusion. Les termes 'transport/trafic allemand' ou 'trains allemands' sont utilisés comme synonymes interchangeables de 'transport/trafic militaire' ou de 'trains militaires'. Or ces termes et notions ne renvoient pas nécessairement à une même réalité. Le 'trafic allemand' signifie le 'transport pour le compte d'instances allemandes', alors que le 'trafic militaire' signifie le 'transport pour le compte des instances allemandes de nature militaire'. Tous les transports militaires sont des transports allemands, mais l'inverse n'est pas nécessairement vrai : tous les transports allemands ne sont pas nécessairement des transports militaires. Cette distinction est également importante pour les trains de déportation. En 1940, le 'transport allemand' est très diversifié : transport de marchandises comme du charbon, du coke et des minerais, des textiles, des denrées alimentaires, des produits chimiques, du matériel et des machines, mais également transport de voyageurs comme les vacanciers allemands ou tous les voyages d'affaires allemands. Il ne s'agit pas toujours de rames ferroviaires distinctes : il existe également des trains belges composés de voitures, wagons ou compartiments réservés aux voyageurs allemands (ou aux voyageurs disposant d'une autorisation de la *Wehrmacht*), comme les *Reisezug mit Wehrmachtanteil*⁹².

3.2.2. Selon les articles 43 et 53 de la Convention de La Haye de 1907, l'occupant a le droit d'utiliser et d'exploiter les infrastructures pour pourvoir à son propre entretien et assurer la vie publique du pays. De son côté, la SNCB est tenue d'exécuter

⁹⁰ Lettre Rulot à la *Hauptverkehrsdirektion* dd. 23 août 1940, n° 756, E-2.02, *Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SCNB.

⁹¹ Note de défense de Rulot, partie IV 'La Déportation', *Dossier n° 6153, Bomans*, SNCB-RA.

⁹² PV interrogatoire Rulot dd. 14 décembre 1944, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, boîte 1*, Arch. NMBS/SCNB; R 124/83, *Frankreich: SF-Züge (Schnellzüge für Fronturlauber) und D-Zugverkehr.-Zugbildung, Belastung und Anweisungen für die Ankündigung der Abfahrt, 1942*, Bundesarchiv Berlin.

loyalement cette exploitation conformément à la loi Bovesse (1935) et au Livret de mobilisation civile. La doctrine Galopin confère un certain cadre à cette collaboration. L'exécution du transport allemand régulier au profit de l'occupant allemand n'est donc pas interdite, bien au contraire. Mais cette collaboration prévoit d'importantes limites:

(a) Conformément à la doctrine Galopin, la production et les livraisons à l'occupant ne peuvent pas dépasser un certain niveau. Le maximum est fixé initialement à 60 % de la production d'avant-guerre, avant d'être porté à 80 % après l'invasion allemande de l'Union soviétique en juin 1941, par le biais d'une mise à jour de la note Galopin du 30 juin 1941. La production excessive et les profits de guerre excessifs, et bien sûr aussi les livraisons militaires d'armes et de munitions, par exemple, peuvent être considérés comme des éléments constitutifs d'une 'collaboration économique' (article 115 du Code pénal). Cette doctrine n'a pas force de loi, mais elle devient le principe directeur de la plupart des grandes entreprises en Belgique.

(b) La Convention de La Haye prescrit que les réquisitions et les livraisons à la puissance occupante doivent rester compatibles avec les possibilités économiques du pays occupé. L'approvisionnement du pays occupé lui-même, par exemple, ne peut pas être compromis.

(c) Dans le cadre de l'exécution de ce transport allemand, la SNCB ne peut rien faire qui soit contraire au devoir patriotique et à la loi pénale. Le 'devoir patriotique' n'est défini nulle part en tant que tel et la loi pénale contient plusieurs dispositions divergentes. La façon la plus concise de tracer la frontière entre un 'comportement patriotique' et un 'comportement antipatriotique' » consiste à dire que les autorités belges ne peuvent poser aucun acte qui soit exclusivement dans l'intérêt politique ou militaire de l'occupant allemand. Cette définition est formulée en février 1942 par le Comité permanent du Conseil de législation, qui fait autorité en la matière⁹³. Les livraisons d'armes et de munitions en sont un bon exemple. En d'autres termes, le transport de troupes allemandes en Belgique ou de vacanciers allemands ne pose en principe aucun problème. En revanche, le transport de troupes ou d'armes destinées au front de l'Est après juin 1941 est interdit.

La première condition - la quantité transportée - ne pose vraisemblablement aucun problème fondamental (voir le point 5.6.1). Quant à la deuxième condition - le transport dans l'intérêt politique et militaire principal ou exclusif de l'occupant -, elle pose fondamentalement problème. Pour reconnaître un transport allemand d'intérêt militaire, la SNCB doit pouvoir évaluer la nature du transport : la cargaison, l'objectif ou la destination et éventuellement le commanditaire. Mais la SNCB ne procédera jamais à cette évaluation qualitative ni à cette distinction. Au contraire, elle ne se préoccupe pas de la nature ni du contenu du transport allemand et, comme nous

⁹³ Nico Wouters, *Führerstaat*, 69.

l'avons vu, elle utilise indifféremment les termes 'transport militaire' et 'transport allemand'.

Pourquoi la SNCB ne fait-elle pas cette distinction cruciale ?

3.2.3. Les déclarations d'après-guerre des membres de la direction selon lesquelles on était, en 1940, clairement opposé aux transports purement militaires participent probablement d'une projection rétroactive, sur l'année 1940, d'une prise de conscience d'après-guerre qui n'est formulée comme telle que dans le contexte des épurations. Tout indique que cette prise de conscience n'est que progressive. Il faut ainsi attendre les premiers mois de l'année 1941 pour que la direction, le cadre dirigeant et le conseil d'administration commencent à prendre la mesure du problème. Mais ils se trouvent alors devant le fait accompli. Après la libération, Rulot, évoquant les prestations militaires, déclare ce qui suit : « Nous nous sommes trouvés devant une situation de fait »⁹⁴. Début 1941, l'exécution de transports allemands possiblement effectués dans l'intérêt politique ou militaire exclusif de l'occupant est devenue une pratique normalisée, et il n'est alors plus possible de faire marche arrière. La SNCB accepte les prestations militaires comme étant inévitables, eu égard au pouvoir de fait de l'occupant militaire, et comme étant le prix à payer pour l'approvisionnement du pays⁹⁵. Après la libération, le directeur René Henning et le directeur général Rulot parlent tous deux de « rançon ». Henning déclare : « La Société Nationale a accepté de desservir des trains militaires comme la rançon de l'aide qu'elle apporte à l'approvisionnement et à l'alimentation de la population »⁹⁶. De son côté, Rulot explique que « pour assurer l'exploitation du réseau et atteindre ainsi le but qu'elle s'était assigné, la Société Nationale a dû, dès le début, intervenir dans la formation et la traction de trains militaires. Bien que de telles prestations prêtent à la critique, la Société Nationale les a subies comme la rançon des services qu'elle rendait à la population belge »⁹⁷.

⁹⁴ '(...) Nous nous sommes trouvés devant une situation de fait'. Note 'Remorque des trains militaires', N° 127 Fonds Hermann, Archives de l'État Namur.

⁹⁵ PV Déclaration de témoin Verkoyen, 1er mars 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB; PV interrogatoire Emile Brixhe, dd. 8 février 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB; 'C'est petit à petit et à notre insu que des agents belges ont été amenés par des ordres de chefs locaux allemands à remorquer des trains militaires. Lorsque nous l'avons appris, nous étions dans une situation qui ne nous permettait pas d'intervenir. Les allemands avaient pratiquement tout en mains'. PV interrogatoire Rulot dd. 8 mars 1945, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB; Note 'Remorque des trains militaires', N° 127 Fonds Hermann, Archives de l'État Namur.

⁹⁶ 'La Société Nationale a accepté de desservir des trains militaires comme la rançon de l'aide qu'elle apporte à l'approvisionnement et à l'alimentation de la population'. Entretien Schuind et Henning à la HVD dd. 24 février 1943, *Dossier Wagons de D.C.A. dans les trains, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 2*, Arch. NMBS/SNCB.

⁹⁷ 'Pour assurer l'exploitation du réseau et atteindre ainsi le but qu'elle s'était assigné, la Société Nationale a dû, dès le début, intervenir dans la formation et la traction de trains

3.2.4. La question de principe de la desserte du trafic ferroviaire allemand n'est jamais abordée formellement au sein du conseil d'administration et du comité permanent. Pour autant que nous le sachions, il n'en est même pas question au sein du conseil de direction⁹⁸. Selon le directeur Nachtergaele, les secrétaires généraux ont donné leur accord : « Les mesures prises sont jugées conformes aux dispositions des articles 45 et 53 de la Convention de La Haye et à celles du Livret de mobilisation civile prescrivant aux agents de se mettre à la disposition de l'ennemi et de remplir consciencieusement leurs fonctions⁹⁹. » Les secrétaires généraux ne se prononceront pas officiellement à ce sujet, bien qu'ils en aient sûrement eu connaissance, étant donné la participation des secrétaires généraux Castiau et Claeys au comité permanent et au conseil d'administration. Le 5 août 1942, alors que les déportations des Juifs de Belgique vers Auschwitz viennent de commencer, Maurice Benedictus, responsable administratif de l'Association des Juifs de Belgique, contacte le secrétaire général Claeys pour l'interpeller au sujet des conditions de transport des Juifs. Claeys répond brièvement qu'en vertu de l'ordonnance du 14 août 1940, seule la HVD est compétente pour déterminer les conditions de transport¹⁰⁰. Juste avant le début des déportations de Juifs, Claeys confirme donc encore qu'il considère cette question comme une affaire purement allemande.

3.2.5. Il est fort probable qu'en 1940, la direction de la SNCB sous-estime le problème potentiel des prestations militaires (et donc du transport militaire)¹⁰¹. Cette année-là, la (seule) vraie priorité est le rétablissement des transports belges. De cet aveuglement sélectif, il résulte qu'en 1940, aucun cadre conventionnel n'est établi pour fixer les limites de l'exécution des ordres allemands¹⁰². La raison pour laquelle Rulot, en tant que directeur général, ne souhaite pas élaborer de cadre conventionnel n'est pas claire : a) peut-être ne croit-il pas à la faisabilité d'un tel cadre, vu la suprématie de fait de l'occupant, b) peut-être pense-t-il qu'un tel cadre finirait par nuire aux intérêts de la SNCB et que la stratégie bottom-up consistant à prendre en

militaires. Bien que de telles prestations prêtent à la critique, la Société Nationale les a subies comme la rançon des services qu'elle rendait à la population belge'. Lettre de Rulot à la HVD dd. 24 mars 1943, Idem.

⁹⁸ PV Déclaration de témoin Victor Parein, 8 mars 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB; PV Déclaration de témoin Verkoyen, 1er mars 1945, Idem.

⁹⁹ 'Les mesures prises sont jugées conformes aux dispositions des articles 45 et 53 de la Convention de La Haye et à celles du livret de mobilisation civile prescrivant aux agents de se mettre à la disposition de l'ennemi et de remplir consciencieusement leurs fonctions'. Lettre Nachtergaele au prince Régent dd. 16 décembre 1947, *Dossier n° 4628, Nachtergaele Robert*, SNCB-RA.

¹⁰⁰ Laurence Schram, 'De oproepen voor "tewerkstelling" in het Oosten', dans Rudi Van Doorslaer et Jean-Philippe Schreiber (éd.), *De curatoren van het getto. De Vereniging van de joden in België tijdens de nazi-bezetting*, Tielt, 200, 247-266.

¹⁰¹ Note 'Remorque des trains militaires', N° 127 *Fonds Hermann*, Archives de l'État Namur; PV Déclaration de témoin Henning, dd. 26 octobre 1944, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

¹⁰² PV Déclaration de témoin Verkoyen, 1er mars 1945, Idem.

charge un maximum de tâches est plus avantageuse, c) peut-être enfin n'anticipe-t-il pas suffisamment tous les risques liés à l'exécution des transports allemands. Après la guerre, Rulot invoque l'argument de l'absence d'alternatives : « C'est une absurdité de prétendre qu'il eût été possible d'interdire aux machinistes belges de conduire des trains allemands. »¹⁰³ Rulot entend par là que la WVD et, plus tard, la HVD auraient de toute façon obligé le personnel à exécuter les ordres.

3.2.6. La question de savoir si un tel cadre conventionnel aurait été d'une quelconque utilité relève de la spéculation. Il n'y a pour ainsi dire aucune chance que la WVD eût respecté ce cadre. En 1940, puis en 1942 et 1943, la WVD/HVD défend invariablement la thèse selon laquelle la SNCB est assujettie au droit militaire et selon laquelle les ordres militaires ont toujours la priorité sur tout autre argument d'ordre légal, pratique ou économique. Mais le fait est que le directeur général Rulot ne tente même pas d'établir un cadre conventionnel en 1940 et semble même s'y opposer.

3.2.7. En acceptant l'exécution du trafic militaire, la SNCB agit en contradiction avec l'ordre de reprise du travail du 22 juin 1940. Malgré la promesse que rien de contraire au devoir patriotique ne serait demandé au personnel, celui-ci est contraint, dès 1940 et sans autre communication de l'entreprise à ce sujet, d'assurer des transports militaires en principe punissables en vertu de l'article 115 du Code pénal. Le personnel concerné est ainsi placé dans une position intenable, d'autant plus que l'occupant est omniprésent et assure une surveillance permanente.

3.2.8. Rares sont les exemples de membres du personnel (résistants, de surcroît) ayant protesté contre ce transport militaire ou ayant carrément refusé de l'effectuer. Cela ne veut pas dire que ces protestations n'aient pas été plus étendues, mais bien qu'elles sont restées limitées à quelques cas individuels qui n'ont jamais donné lieu au dépôt d'un dossier de principe sur la table du conseil de direction. Le personnel d'Eeklo a ainsi refusé, pour des raisons de sécurité, d'accompagner un convoi de transport de munitions allemandes. Deux membres du personnel (qui faisaient également partie de la résistance) ont refusé par principe, et sans s'être concertés, de faire rouler des trains militaires allemands. Ils ont été sanctionnés d'une réprimande sévère et d'une mutation, soit deux conséquences relativement légères : malgré l'incidence considérable de ces sanctions pour les membres du personnel concernés, ces derniers n'ont heureusement pas été incarcérés ni déportés.

3.2. Conclusion : En 1940, la direction de la SNCB ne saisit pas l'importance de la distinction entre, d'une part, l'exécution de transports allemands conformément au droit international de la guerre et aux lois et règlements belges et, d'autre part, les transports allemands dans « l'intérêt politique et militaire principal et exclusif de l'occupant ». À défaut d'accords sur les « prestations militaires » en 1940, l'exécution des transports militaires allemands est un fait accompli au début de l'année 1941. Cette situation est acceptée comme étant inévitable, compte tenu du

¹⁰³ 'C'est une absurdité de prétendre qu'il eût été possible d'interdire aux machinistes belges de conduire des trains allemands'. PV interrogatoire Rulot dd. 14 décembre 1944, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

pouvoir de fait de l'occupant militaire et comme étant le prix à payer pour garantir l'approvisionnement du pays. Ce principe est tacitement admis par le conseil d'administration, le comité permanent, le conseil de direction et, indirectement aussi, par les secrétaires généraux.

3.3. Autres prestations militaires

La SNCB effectue aussi d'autres « prestations militaires ».

3.3.1. Les ateliers assurent l'entretien et la réparation de tout le matériel roulant qui circule sur le réseau belge, y compris, donc, celui affecté au transport allemand. Cela ne pose en principe aucun problème, tant que le transport allemand est couvert par le droit international de la guerre. Mais la SNCB va également livrer, contre paiement, du matériel roulant et d'autres matériaux au Troisième Reich. Au total, 1047 *Abgabelokomotive* (locomotives belges cédées à l'Allemagne), 302 *Leihlokomotive* (locomotives « louées » à l'Allemagne) et 462 *Reichslokomotive* (locomotives allemandes) seront ainsi réparées, soit un total de 1811 locomotives réparées au profit du Troisième Reich. La SNCB n'est pas rémunérée pour la réparation des *Abgabelokomotive* belges, mais bien pour la réparation et l'entretien des *Reichslokomotive* ainsi que pour la cession (le « prêt » ou la « location ») des *Leihlokomotive*. Ces dernières sont des locomotives belges ou du nord de la France qui sont mises en service en Allemagne¹⁰⁴. Par ailleurs, 10.401 réparations sont effectuées sur des wagons et fourgons à marchandises allemands¹⁰⁵. Cela n'est pas problématique en soi, si ce n'est que l'utilisation de ce matériel (à des fins militaires ou non) ne fait l'objet d'aucun contrôle.

3.3.2. La WVD réquisitionne successivement 500 locomotives belges en 1940¹⁰⁶, 200 à 300 locomotives belges à la mi-1941, 345 wagons et fourgons fermés en octobre et novembre 1941¹⁰⁷, puis, en juin 1942, 200 locomotives, 200 voitures voyageurs, 12.500 wagons et 500 à 600 kilomètres de rails¹⁰⁸. Au total, ce ne sont pas moins de 501 locomotives qui sont cédées de force entre novembre 1940 et février 1941, 218 locomotives entre décembre 1941 et janvier 1942, 83 locomotives entre février 1942

¹⁰⁴ Remerciements à Paul Van Heesvelde, remarque adressée à l'auteur par courriel dd. 31 juillet 2023.

¹⁰⁵ 'Wagons et fourgons à marchandises réparés pendant l'occupation', *Documents remis par M. Rulot le 10 mars 1945 (F3/8), Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

¹⁰⁶ PV déclaration, 8 mars 1945, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

¹⁰⁷ Om '[...] ter beschikking gesteld te worden van de Directie in Keulen om de treinen te verzekeren van België naar Koningsbergen'. Farde 'H/II réparation et cession de matériel en faveur des allemands', *Dossier d'épuration Narcisse Rulot*, Arch. NMBS/SNCB.

¹⁰⁸ PV déclaration, 8 mars 1945, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

et mars 1942 et 175 locomotives entre juin 1942 et septembre 1942¹⁰⁹. On obtient ainsi un total de 977 locomotives cédées pendant toute la durée de l'Occupation, principalement des types 81 et 64, auxquelles s'ajoutent encore 36 locomotives en 1941 et 34 locomotives en 1942 (principalement des types 81 et 97) saisies dans la région annexée d'Eupen-Malmédy. Les Allemands gardent souvent les voitures belges en Allemagne pendant de longues périodes. La cession forcée (en réalité une saisie) de ce matériel entraîne une grave pénurie sur le réseau belge. La SNCB n'est pas rétribuée pour toutes les réparations préparatoires de ce matériel roulant, mais bien pour le matériel roulant proprement dit (voir point 4.5.3.c-1). Il s'agit à l'origine de locomotives saisies par la Belgique après la Première Guerre mondiale à titre de dédommagement de guerre de la part de l'Allemagne. La direction ne proteste pas contre cette mesure, même lorsque la situation militaire évolue après l'invasion de l'Union soviétique par l'Allemagne en juin 1941. Lorsque l'approvisionnement alimentaire de la Belgique est menacé, et alors seulement, Rulot cherche le soutien des secrétaires généraux. Ceux-ci déclarent en juin 1942 que les cessions de matériel roulant ne sont pas des réquisitions (article 52 de la Convention de La Haye) ni des saisies (article 53 de la Convention de La Haye). Le secrétaire général Claeys estime pourtant que la SNCB doit céder le matériel roulant, car elle n'a pas le choix : les Allemands s'en empareront de toute façon. Cette collaboration est donc considérée, elle aussi, comme inévitable en raison du pouvoir militaire de fait de l'occupant. Cela n'est, là non plus, pas nécessairement problématique, mais l'utilisation, à des fins militaires ou non, de ce matériel ne fait l'objet d'aucun contrôle. Étonnamment, les secrétaires généraux semblent ignorer que la SNCB est dédommée financièrement pour les locomotives « saisies » (ou, tout au moins, pour une partie de celles-ci).

3.3.3. Des locomotives allemandes sont également réparées dans plusieurs ateliers (centraux), et il est difficile de nier la nature des travaux qui y sont effectués après juin 1941. Rulot lui-même déclare explicitement devant le conseil d'administration que le caractère militaire de ces réparations est incontestable¹¹⁰. La politique de l'emploi n'est pas étrangère à cette décision : si la SNCB refuse d'effectuer ces réparations, le personnel en surnombre dans les ateliers risque d'être licencié ou d'être éventuellement réquisitionné en Allemagne. La direction et le conseil d'administration cherchent, là encore, à être couverts par les secrétaires généraux, qui, par l'entremise du secrétaire général Claeys, écrivent ce qui suit le 8 septembre 1941 : « Si votre conseil d'administration prenait la responsabilité de donner suite aux instances de la WVD, ils ne le désapprouveraient pas¹¹¹ ». Les secrétaires

¹⁰⁹ Lettre du directeur général de la SNCB au conseil d'administration dd. 9 mars 1945, *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (...). Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

¹¹⁰ Séance du 8 août 1941 (F3/2G), *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (...)*, Idem.

¹¹¹ 'si votre conseil d'administration prenait la responsabilité de donner suite aux instances de la WVD, ils ne le désapprouveraient pas'. Lettre de Claeys à Rulot, dd. 8 septembre 1941

généraux adressent ici un double message : tout en soulignant qu'ils n'ont aucune responsabilité en la matière, ils laissent implicitement entendre qu'une décision positive du conseil d'administration serait préférable. Les secrétaires généraux poussent clairement la direction et le conseil d'administration à suivre une certaine direction. Le conseil d'administration approuve finalement les réparations des trains allemands, estimant que « la Société Nationale se trouve dans l'impossibilité de s'opposer (...) »¹¹².

3.3.4. Dans le cadre de ces réparations, une quarantaine de locomotives allemandes sont également transformées à l'atelier central de Malines au cours de l'hiver 1941-1942 pour être utilisées sur le front de l'Est. À cette fin, trois ingénieurs de la SNCB effectuent un voyage d'étude à Brême, moyennant indemnisation en faveur de la SNCB. Il n'est un secret pour personne que ces locomotives sont destinées à être déployées à l'Est. Il est clairement question ici de services militaires, punissables en vertu de l'article 115 du Code pénal. Il est plus que probable que la direction n'est pas au courant de ces réparations spécifiques : l'atelier de Malines est géré de manière décentralisée par les Allemands. Néanmoins, après la guerre, plusieurs membres de la direction, dont Rulot, parleront à cet égard de « détail ». D'un point de vue économique, ils ont parfaitement raison: la transformation de 40 locomotives allemandes pour le front de l'Est ne représente rien par rapport aux transports militaires effectués quotidiennement par la SNCB.

3.3.5. Après une réunion organisée le 5 mars 1942 à Paris entre Rulot et, notamment, le chef allemand de la *Wehrmachttransportleitung* (Direction des transports de la *Wehrmacht*) en France occupée, la SNCB livre également à la *Reichsbahn* (chemins de fer du *Reich*) du matériel de signalisation et de téléphonie, de l'outillage, des accessoires et des pièces de rechange pour trains¹¹³, livraisons pour lesquelles elle sera aussi indemnisée. Il est impossible de vérifier à quoi sert ce matériel, mais une partie au moins est destinée au front de l'Est¹¹⁴. Le conseil de direction et le conseil d'administration de mars 1942 prennent rétroactivement acte de cette décision individuelle du directeur général. Ces livraisons militaires ne sont même plus un sujet de discussion, si bien que ce point n'est même plus soumis aux secrétaires généraux. La limite de principe concernant les livraisons militaires de matériel aux Allemands a entre-temps été franchie.

(F3/2d), *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (....)*.
Idem.

¹¹² 'La Société Nationale se trouve dans l'impossibilité de s'opposer (...)'. PV séance du CA du 26/9/41, *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (....)*.
Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1, Arch. NMBS/SNCB.

¹¹³ PV Déclaration de témoin Emile Desorgher, dd. 1 mars 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1, Arch. NMBS/SNCB.*

¹¹⁴ Note sur l'attitude des dirigeants de la SNCB pendant la Guerre, *M&M Documents et plaintes, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1, Arch. NMBS/SNCB*; Réunion à la *Wehrmachttransportleitung* de Paris dd. 5 mars 1942, *Documents remis par M. Rulot le 10 mars 1945 (F3/8), Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1, Arch. NMBS/SNCB.*

3.3. Conclusion : L'absence d'accords sur les « prestations militaires » de la SNCB entraîne un processus d'escalade. La SNCB répare du matériel allemand et livre son propre matériel, qui est clairement utilisé dans les combats sur le front de l'Est. La SNCB est également dédommagée financièrement pour ces prestations. Ces décisions de Rulot sont couvertes par le conseil de direction et le conseil d'administration, qui jugent que la SNCB est dans l'« impossibilité » de refuser. Les secrétaires généraux poussent implicitement la SNCB à accepter de réparer le matériel allemand. Il semble que les secrétaires généraux ignorent que la SNCB est rétribuée pour ces prestations et livraisons.

4. Déportations

4.1. Trains spéciaux

4.1.1. Pendant l'Occupation, le terme « déportation » utilisé dans le cadre de la SNCB signifie toujours le travail obligatoire du personnel de la SNCB en Allemagne. Le terme « déportation » n'apparaît qu'une seule fois dans le procès-verbal du comité permanent, à savoir lors celui de la réunion du 11 décembre 1942, où il désigne les réquisitions de personnel de la SNCB en vue du travail obligatoire en Allemagne.¹¹⁵ Tous les dossiers d'épuration et les enquêtes judiciaires d'après-guerre concernant la SNCB utilisent également ce terme dans ce sens. La « Commission d'enquête concernant la violation du droit des peuples, des lois et usages de la guerre » utilise également le terme après la guerre pour désigner les travailleurs forcés belges soumis au travail obligatoire.¹¹⁶ Les quelques fois où la SNCB parle des Juifs, elle utilise le terme « transport de Juifs ». La manière spécifique dont la SNCB et les autorités belges utilisent le terme « déportation » est probablement liée à l'expérience traumatisante du travail forcé pendant la Première Guerre mondiale. Ce que nous appelons aujourd'hui « trains de déportation » ne faisait pas partie du vocabulaire de la direction de la SNCB pendant l'Occupation et même après la Libération. Dans le présent rapport, nous utilisons le terme « déportation » dans son acception contemporaine, à savoir le transfert forcé de différentes catégories de victimes de Belgique vers l'Allemagne ou un pays occupé par l'Allemagne, avec l'intention de les emprisonner, de les soumettre au travail de force ou de les tuer.

4.1.2. Les archives restent muettes sur le thème de la déportation. Les nombreuses sources d'archives ne font pratiquement aucune référence aux déportations. Les raisons en sont les suivantes :

(a) Il n'y a jamais eu de processus décisionnel au niveau stratégique de la SNCB concernant les trains de déportation. Pour la SNCB, les trains de déportation font partie des « transports militaires » beaucoup plus vastes, dont le principe a été tacitement accepté dès 1940 ou début 1941. Il est fort probable que la direction ne se soit même pas aperçue de l'apparition des trains de déportation pour les prisonniers politiques en 1941.

(b) De nombreuses archives ont été détruites. Des documents tels que les carnets de block signalant les passages entre les gares, les bulletins de mise en marche de la direction du service avec la description de l'itinéraire, les indicateurs des chemins de fer (avec le départ, la destination finale et les lignes), les certificats de l'EBD-Bruxelles concernant la commande des trains ou les tableaux de service ont été systématiquement détruits peu de temps après leur utilisation.¹¹⁷ C'est probablement

¹¹⁵ PV zitting B.C. 11 december 1942, B.C. *Notulen boîte 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

¹¹⁶ *Paquet VII – 1. Rapports historiques – farde: 'la déportation'*, Archief van de Commissie Oorlogsmisdaden, CegeSoma/Rijksarchief.

¹¹⁷ Informatie bezorgd aan de auteur door Lawrence van Haecke en Paul Pastiels (Archief en Documentatiecentrum NMBS) e-mail dd. 10 juli 2023.

le cas également des rapports ou des feuilles de présence établies par les chefs de gare. Les Allemands eux-mêmes ont délibérément détruit massivement leurs archives vers la fin de l'Occupation.

(c) La majeure partie des déportations a été effectuée par ce qui s'appelait les *Sonderzüge*, ou trains spéciaux. La nature de ces trains spéciaux implique le secret administratif, en ce sens que peu de traces écrites subsistent. Ces trains ne figurent pas dans les procédures ou rapports standard. Comme pour la plupart des autres trains, les bulletins des trains spéciaux sont détruits immédiatement après leur utilisation.

(d) On ne trouve pas de dossiers à propos de membres du personnel refusant de collaborer à l'organisation des trains de déportation, ce qui laisse supposer qu'il était plutôt exceptionnel que le personnel refusât de faire circuler des trains sur ordre allemand (et a fortiori des trains de déportation).

(e) Enfin, ce que nous appelons aujourd'hui les trains de déportation ne figurent pas dans les enquêtes d'épuration de l'après-guerre. Même la presse issue de la Résistance ne se pose pas de question après la guerre au sujet de ces trains de déportation.

4.1.3. Depuis la caserne de Dossin, 25 843 personnes - 353 Roms, les autres étant tous Juifs - sont déportées vers Auschwitz-Birkenau. Le nombre de prisonniers politiques déportés (principalement des résistants) n'a pas encore été déterminé avec précision en ce qui concerne la Belgique. L'historien Patrick Nefors estime qu'il y a eu 16 081 prisonniers politiques qui ont été déportés, ce qui reste le chiffre de référence le plus fiable.¹¹⁸ Le nombre de personnes soumises au travail obligatoire n'est pas non plus connu avec précision à ce jour. Le chiffre le plus précis reste l'ancien recensement de Frans Selleslagh. Il fait état de 75 000 travailleurs forcés belges soumis au travail obligatoire dans le nord de la France et de 189 542 travailleurs forcés belges envoyés en Allemagne (dont 3 200 ont péri).¹¹⁹ Après la Libération, 52 883 personnes sont reconnues comme déportées pour le travail obligatoire (dont 2 266 à titre posthume), selon la base de données du Service Archives des Victimes de la Guerre. À défaut de chiffres plus précis, le nombre de 189 542 travailleurs forcés belges en Allemagne fait office de référence. Ces trois catégories de victimes ne peuvent en aucun cas être mises sur un pied d'égalité. Mais le lien est évident en ce qui concerne la prise de décision, le processus et l'exécution des déportations.

4.1.4. En 1940, la WVD suspend la Réglementation internationale des Wagons (*Regolamento Internazionale dei Veicoli*) de 1921, ce qui signifie que le trafic ferroviaire international à destination et en provenance de la Belgique est entièrement placé sous la tutelle de la WVD et de l'EBD à Bruxelles.¹²⁰ La grande majorité des

¹¹⁸ Patrick Nefors, *Camps de concentration*.

¹¹⁹ Frank Selleslagh, 'De tewerkstelling', in Etienne Verhoeyen e.a., *Het minste kwaad*, Kapellen, 1990, 60-83 (77).

¹²⁰ PV zitting B.C. 31 januari 1941, B.C. Notulen boîte 2 1937-1941, Arch. NMBS/SNCB.

transports des trois catégories de victimes précitées ont été effectués à l'aide de *Sonderzüge* ou de trains spéciaux. Les *Sonderzüge* étaient déjà intégrés au programme de transport allemand avant la guerre.¹²¹ Comme son nom l'indique, le terme « trains spéciaux » désigne des convois qui circulent en dehors des horaires réguliers ou facultatifs et qui sont utilisés pour transporter une cargaison spéciale. Cette cargaison peut être de toute nature : marchandises secrètes ou dangereuses, cargaisons extraordinaires, personnes de haut rang ou grands groupes de personnes. Dans les organigrammes de 1941 et 1943 de la WVD/HVD Bruxelles, un certain ingénieur Lagershausen est chargé du suivi des *Sonderzüge* en Belgique et dans le nord de la France.¹²² Il porte le titre de *Reichsbahnrat*, agent administratif de la *Reichsbahn*. Lagershausen est ensuite remplacé par l'ingénieur Horst. Nous disposons donc de deux noms de fonctionnaires allemands qui, en 1943, ont très probablement assuré le suivi des trains de déportation en provenance de la Belgique du côté allemand, mais aucune autre source n'a pu être trouvée pour l'instant. Le traitement séparé permet de maintenir quelque peu le secret. Aucun rapport ou aperçu concernant les transports allemands ne mentionne les trains spéciaux.¹²³ La SNCB elle-même place par commodité les trains spéciaux dans la catégorie générale des « trains militaires ». ¹²⁴ Ces trains sont utilisés pour les grands groupes de personnes. Les ordres concernant les personnes obligées de travailler dans le nord de la France ou en Allemagne proviennent de l'*Organisation Todt* ou du *Reichsarbeitsministerium* à Berlin. En ce qui concerne les prisonniers politiques, les Juifs et les Roms, la structure de commandement pour les déportations part du *Reichssicherheitshauptamt* (RSHA) à Berlin, passe par le *SS-Obergruppenführer* Gottlob Berger et aboutit au département des affaires juives de la Sipo-SD à Bruxelles¹²⁵, et à la *Geheime Staatspolizei* de la Sipo-SD pour les prisonniers politiques.¹²⁶

4.1.5 Diverses instructions décrivent la manière dont les trains spéciaux sont organisés en Belgique.

(a) La première instruction découverte concernant les trains spéciaux est le message « 53 E » du 10 juillet 1941. L'instruction décrit la ligne hiérarchique de la

¹²¹ Andreas Engwert en Susanne Kill, *Sonderzüge*, 40, 47.

¹²² R 124/58. *Geschäftsverteilungsplan, Stand 1941 mit Nachträgen 1941 – 1944; R 124/35. Geschäftsplan der Verkehrsdirektion Brüssel 1941 – 1943*, Bundesarchiv Berlin.

¹²³ Wissenwerte Angaben über den Bezirk der Hauptverkehrsdirektion Brüssel, Juli 1942, R 5-ANH. I/93 Bd. 1, 1940, 1942, 1954, WVD bzw. HVD Brüssel einschl. (...), Bundesarchiv Berlin; Avis 2 E. 15 januari 1943, *Avis Service E*, Arch. NMBS/SNCB; Telegrammbrief EBD Brussel dd. 3 juli 1942, R 124/83, *Frankreich: SF-Züge (Schnellzüge für Fronturlauber) und D-Zugverkehr. -Zugbildung, Belastung und Anweisungen für die Ankündigung der Abfahrt, 1942*, Bundesarchiv Berlin.

¹²⁴ 'Ils doivent être traités comme des trains extraordinaires (...)', *Avis 20 E. 10 juni 1942, Avis 51 E. 31 december 1943, Avis Service E, Avis Service E*, Arch. NMBS/SNCB.

¹²⁵ Wolfram Weber, *Die innere Sicherheit im besetzten Belgien und Nordfrankreich 1940-1944*, Düsseldorf, 1978 (131).

¹²⁶ Andreas Engwert & Susanne Kill (Hrsg.), *Sonderzüge*, 47.

commande d'un train spécial et confirme l'implication des services belges de la SNCB et l'organisation assurée par celle-ci.¹²⁷ Les trains spéciaux commandés doivent être approuvés par le *Verkehrsamt* du groupe en question. Une fois l'approbation obtenue, le service belge en est informé et notifie les gares concernées.¹²⁸ C'est le service Dispatching qui attribue un numéro aux trains, commande les trains et prépare les horaires.¹²⁹ Ce n'est que lorsque toutes les gares ont confirmé la réception que le *Sonderzug* est commandé. Le chef de gare ou le dépôt de la commande fournit les documents de bord nécessaires (avec l'horaire et l'itinéraire) au conducteur et au superviseur de bord (accompagnateur du train principal).

(b) Une deuxième instruction, secrète cette fois, est celle du 5 janvier 1942 émanant de la WVD.¹³⁰ Le *Sonderzug* doit comprendre les personnes suivantes, outre le personnel de bord normal : un contrôleur du trafic (*Betriebskontrolleur*), un technicien de locomotive et un responsable de la sécurité (*Zugsicherer*). Ce personnel est allemand. En outre, les voies et les quais où le train spécial passe ou s'arrête doivent toujours être libres, une distance suffisante doit toujours être conservée par rapport aux autres trains et des locomotives de réserve doivent être prêtes. Le train spécial est également toujours prioritaire (à l'exception des trains d'urgence). Le personnel belge est responsable : « Les chefs des services belges sont personnellement responsables de la ponctualité et de la sécurité de l'exécution des opérations. Seul le personnel totalement fiable peut être affecté aux travaux à effectuer sur les trains spéciaux (opérations de triage, changements de locomotives, etc.). Seul ce personnel est autorisé à être présent lors de l'arrêt du train. ».¹³¹ Ces instructions sont diffusées au sein des services de la SNCB. Les instructions des Allemands sur les trains spéciaux, portant la mention « strictement confidentiel », sont transmises par un inspecteur en chef de la SNCB. Celui-ci y joint des instructions belges qui prévoient qu'un « *télégramme de mise en marche* » doit être rédigé lorsqu'un train spécial est commandé. Ce télégramme doit indiquer que les instructions spéciales de sécurité « A » sont en vigueur.¹³² Une instruction confidentielle locale doit alors être rédigée dans les 24 heures. Selon l'inspecteur en

¹²⁷ Het bericht aan het personeel van de dienst Beheer van 10 juni 1942, behandelt de 'bijzondere treinen/trains extraordinaires'. De instructies zijn zeer kort en zuiver praktisch. Avis 20 E. 10 juni 1942, *Avis Service E*, Arch. NMBS/SNCB.

¹²⁸ 'Annexe 2', *Dossier nr. 4262, Delcourt Arthur*, SNCB-RA.

¹²⁹ Eisenbahnbetriebsdirektion Brüssel, Güterzugbildungsvorschriften, *nr. 760 Index des Trains*, Arch. NMBS/SNCB.

¹³⁰ Brief WVD-Brussel aan de directie van de NMBS dd. 5 januari 1942, *Dossier RW18/4. Richtlinien für die Abwicklung des Verkehrs von Sonderzüge 1942-1944, Organisation und Geschäftverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel*, Bundesarchiv Freiburg.

¹³¹ 'Die Vorsteher der belgischen Dienststellen sind für die pünktliche und sichere Durchführung persönlich verantwortlich zu machen. Mit den Arbeiten an Sonderzügen (Rangieren, Lokwechsel pp.) ist nur unbedingt zuverlässiges Personal zu betrauen. Nur dieses Personal darf während des Aufenthaltes des Zuges anwesend sein'.

¹³² Instructie hoofdinspecteur Marx (Luik) dd. 20 januari 1942 aan het station van Chênée, *Dossier nr. 4559-4561, Lonnoy Armand*, SNCB-RA.

chef : « Cette [instruction locale] fixera minutieusement la participation de chaque agent appelé à intervenir dans l'exécution des mesures prescrites, dont aucune ne pourrait être abandonnée au hasard. Toutes dispositions nécessaires doivent être prises pour que le caractère confidentiel soit observé ».¹³³ Le chef de gare de Chênée s'inspire de ces instructions pour élaborer, le 23 janvier 1942, ses propres instructions à l'intention de son personnel, qui portent principalement sur la nécessité de maintenir les voies et les quais libres pour permettre le passage sans encombre de ces trains spéciaux. Les autres trains ne peuvent repartir qu'assez longtemps après le passage du train spécial.¹³⁴ Passage prioritaire et secret vont de pair : « En cas d'arrêt aucun agent en dehors du chef de station et du sous-chef de station ne pourra se trouver dans les voies ou sur le quai au droit du train spécial. Seul le chef manœuvre de services sera admis s'il y a des manœuvres à effectuer au train »¹³⁵

(c) La HVD-Bruxelles renforcera encore les instructions le 22 mars 1944. Toutes les mesures spéciales antérieures sont maintenues, mais une série de nouvelles mesures sont ajoutées. Il est ainsi désormais interdit de faire circuler d'autres trains sur une voie parallèle. Le train spécial est désormais également précédé d'un *Vorzug* ; un train de reconnaissance qui le précède de 12 à 15 minutes. Sur ce train de reconnaissance se trouve un « chef de groupe », probablement un responsable allemand, qui doit s'assurer que l'itinéraire est libre. Le train de reconnaissance doit être composé de plusieurs wagons, et le dernier wagon doit être équipé d'une sorte de plate-forme permettant de bien observer les environs. Un train d'artillerie antiaérienne (*Sonderflakwagen*) peut éventuellement également précéder le train spécial : « Un conducteur ayant des connaissances ferroviaires françaises (belges) doit être affecté au wagon spécial circulant devant la locomotive ».¹³⁶ Aucun autre train ne doit être présent lorsque le train spécial s'arrête ou passe dans une gare.¹³⁷ De plus : « Un accompagnateur allemand doit être présent sur le train. Il doit se présenter au chef du service de sécurité du train spécial pour recevoir des instructions et choisit sa place dans le train à un endroit approprié, mais pas dans le wagon où se

¹³³ 'Cette [Instruction Locale] fixera minutieusement la participation de chaque agent appelé à intervenir dans l'exécution des mesures prescrites, dont aucune ne pourrait être abandonnée au hasard . Toutes dispositions nécessaires doivent être prises pour que le caractère confidentiel soit observé' Instructie hoofdinspecteur Marx (Luik) dd. 20 januari 1942 aan het station van Chênée, Idem.

¹³⁴ Nota van de stationschef Chênée dd. 23 januari 1942, Idem.

¹³⁵ 'En cas d'arrêt aucun agent en dehors du chef de station et du sous-chef de station ne pourra se trouver dans les voies ou sur le quai au droit du train spécial. Seul le chef manœuvre de services sera admis s'il y a des manœuvres à effectuer au train'. Nota van de stationschef Chênée dd. 23 januari 1942, Idem.

¹³⁶ 'Ein franz (belg) streckenkundiger Lokführer ist zur Mitfahrt auf dem Sonderwagen vor der Lok zu bestimmen'.

¹³⁷ Instructie HVD Brussel nr. 51778 dd. 22 maart 1944, Dossier RW18/4. Richtlijnen für die Abwicklung des Verkehrs vond Sonderzügen 1942-1944, Organisation und Geschäftverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel, Bundesarchiv Freiburg.

trouvent les personnalités de premier plan. »¹³⁸ Il doit également y avoir un contact permanent entre le conducteur et un contrôleur qui surveille l'itinéraire. C'est à l'EBD que revient la tâche de vérifier et d'assurer la mise en œuvre de ces règles. Cette instruction est claire en ce qui concerne le reste du personnel : « Ce sont toujours les mêmes accompagnateurs mis à disposition par le *Reichsbahndienst* qui sont présents dans le train. Un accompagnateur de train fiable des administrations étrangères doit en outre être présent dans le train en guise d'agent de sécurité ». ¹³⁹ Pour éviter les malentendus entre le personnel allemand et belge présent sur ces trains, « (...) un interprète est mis à disposition par le service étranger ». ¹⁴⁰ Lorsqu'un train spécial doit s'arrêter pour une raison quelconque, « l'agent de contrôle qui accompagne le train doit donner l'ordre à l'agent français (belge) de signaler immédiatement à la gare en aval que le train s'est arrêté et de préciser la durée probable de l'arrêt ». ¹⁴¹ Les moyens de télécommunication disponibles sur l'itinéraire ne peuvent pas non plus être utilisés pour communiquer avec des personnes externes. Enfin, « dans le secteur de la HVD Bruxelles, les horaires de tous les trains spéciaux avec et sans prescriptions particulières doivent toujours être communiqués avec la mention « secret ». ¹⁴² Les mesures peuvent donc être qualifiées de particulièrement strictes. Les instructions précisent également que « Les chefs des services français (belges) sont personnellement responsables de la ponctualité et de la sécurité de l'exécution des voyages. ». ¹⁴³ Tout comme les « transports militaires », les *Sonderzüge* sont donc opérés par du personnel belge sous le contrôle et la supervision stricts de l'Allemagne. Le personnel belge fait cela jusqu'à la frontière, où le personnel allemand prend le relais. Par manque de sources, il n'est pas possible de déterminer avec précision le nombre de *Sonderzüge* en Belgique. Il est probable que la SNCB elle-même ait compté les *Sonderzüge* dans ses chiffres globaux de « transports militaires » effectués sur l'ordre des Allemands.

¹³⁸ 'Der Zug ist durch einen deutschen Betriebskontrolleur zu begleiten. Dieser hat sich zur Entgegennahme von Anordnungen beim Führer des Sicherheitsdienstes des *Sonderzuges* zu melden und seinen Platz im Zuge an geeigneter Stelle, jedoch nicht im Wagen, in dem die führenden Persönlichkeiten reisen, zu wählen'.

¹³⁹ 'Der Zug wird stets von den gleichen Zugbegleitbediensteten begleitet, die von der Heimat-Reichsbahndienst des Zuges im Reich gestellt werden. Ausserdem muss ein zuverlässiger Zugbegeleitbediensteter der fremden Verwaltungen im Zuge sein, der die Aufgaben des Zugsicherers zu übernehmen hat'.

¹⁴⁰ '(...) ist durch die fremde Verwaltung ein dolmetscher zu stellen (...)'

¹⁴¹ '(...) so beauftragt der den Zug begleitende Betriebskontrolleur den französischen (belgischen) Betriebseamten sofort den zuständigen Fahrdienstleiter oder Blockwärter, dem rückgegelenen Bahnhof unverzüglich zu melden, dass der Zug zum Halten gekommen ist un wie lange der Halt voraussichtlich dauern wird.

¹⁴² 'Im Bezirk der HVD Brüssel sind bei allen Sonderreisen mit und ohne Sondervorschriften die Fahrpläne stets nur unter ‚geheim‘ nach hier durchzugeben'.

¹⁴³ 'Die Vorsteher der französischen (belgischen) Dienststellen sind für die pünktliche und sichere Durchführung der Reise persönlich verantwortlich zu machen'.

4.1.6. Les instructions et les témoignages montrent qu'en principe, les trains spéciaux sont toujours opérés par du personnel de bord belge. C'est logique dans la mesure où le personnel fait circuler les « trains militaires » commandés par les Allemands depuis le début et que la SNCB considère que les trains spéciaux en font partie. Il est probable que la SNCB fasse appel à un groupe de conducteurs belges fiables pour ces trains spéciaux. Les instructions allemandes imposent également de ne faire appel qu'à du personnel « totalement fiable ». Il semble également logique de confier ce type de transport spécial à du personnel dont on est certain qu'il effectuera le service. Après la guerre, des membres du personnel de bord auraient affirmé que certains trains de déportation étaient conduits par des réservistes allemands.¹⁴⁴ C'est ce que semble confirmer un témoignage d'après-guerre de l'inspecteur en chef liégeois Lambrecht, qui affirme qu'il existait un groupe de réservistes allemands prêts à intervenir lorsqu'aucun conducteur belge n'était disponible : « C'est ainsi qu'à Kinkempois, ils avaient une brigade spéciale de machinistes et chauffeurs dont ils pouvaient disposer librement et le service belge ne pouvait pas y toucher. »¹⁴⁵ Mais il semble peu probable que ce personnel allemand ait été disponible pour n'importe quel transport. Il convient de souligner une fois de plus qu'en principe, on peut uniquement faire appel aux conducteurs possédant une connaissance d'une ligne particulière. Cette affirmation pourrait éventuellement faire référence aux locomotives dites à condensation. Il s'agit de locomotives à vapeur spéciales qui sont moins visibles du ciel, car elles ne produisent pas de panache de fumée. Ce type de locomotives circulaient également parfois en Belgique et ne pouvaient être conduites que par du personnel allemand, car le personnel belge n'était pas formé à cet effet.¹⁴⁶ Rien ne prouve par ailleurs que les trains militaires et les trains de déportation auraient été pris en charge par le personnel allemand lui-même en 1942-1944. Les instructions soulignent au contraire que cette responsabilité incombe au personnel belge. Nous devons donc conclure que, bien qu'il ne soit pas totalement exclu que du personnel allemand ait pris en charge un train de déportation, tous les trains de déportation jusqu'à la frontière belge ont en principe été conduits par du personnel belge de la SNCB pendant l'Occupation.

4.1. Conclusion : Il n'existe pas de décision formelle au sein de la SNCB concernant l'organisation des trains de déportation. Ces derniers sont considérés comme faisant partie des « transports militaires commandés par les forces d'occupation allemandes », dont la société et les secrétaires généraux ont précédemment admis qu'ils étaient inévitables. La plupart des trains de déportation sont des *Sonderzüge* ou trains spéciaux, au sujet desquels il n'existe pratiquement

¹⁴⁴ Verklaring van Jos Decelle aan de auteur dd. 8 september 2023.

¹⁴⁵ 'C'est ainsi qu'à Kinkempois, ils avaient une brigade spéciale de machinistes et chauffeurs dont ils pouvaient disposer librement et le service belge ne pouvait pas y toucher'. 'Déclarations recueillies sur la foi du serment (...) ' dd. 20 november 1945, Lambrecht, *Dossier nr. 4645, Paques Victor, Archives de la SNCB. Service du personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre mondiale*, Rijksarchief.

¹⁴⁶ E-mail Paul Van Heesvelde aan de auteur dd. 2 oktober 2023.

pas de sources d'archives. Il est certain que la quasi-totalité des trains de déportation au départ de la Belgique jusqu'à la frontière circulent grâce à des agents de la SNCB que les Allemands considèrent comme fiables, sous le contrôle et la surveillance stricts de contrôleurs et de gardes allemands.

4.2. Prisonniers politiques

4.2.1. Les prisonniers de guerre belges constituent un premier groupe de prisonniers transportés dans les trains belges sur ordre des Allemands. Ils sont transportés en Allemagne en 1940 et progressivement ramenés en Belgique plus tard au cours de la même année. Cela ne se fait pas via les *Sonderzüge*, mais tombe sous le coup du *Wehrmachtverkehr* ordinaire, probablement parce que les prisonniers de guerre relèvent de la juridiction militaire.¹⁴⁷ Nous ne savons pas grand-chose en ce qui concerne la mise en œuvre concrète. Une note de service de la SNCB de février 1941 demande à utiliser des wagons adaptés au transport des prisonniers de guerre : « wagons fermés avec petits volets ». ¹⁴⁸ Ce transport est donc probablement aussi effectué (au moins en partie) par la SNCB, sans doute à ses frais puisqu'il s'agit d'un transport militaire classique commandé par l'Allemagne (voir points 3.2.1 et 3.2.2).

4.2.2. Le premier transport important de prisonniers politiques est le train qui part le 23 juillet 1941 de la citadelle de Huy pour aller au camp de concentration de Sachsenhausen, et qui transporte 244 grévistes arrêtés à la suite d'arrêts de travail dans les mines de charbon du nord de la France.¹⁴⁹ L'ordre donné le 27 août 1941 par Heinrich Müller, chef de la Gestapo, de transporter en masse des prisonniers politiques en Allemagne marque le début des déportations systématiques. La machine à déporter passe à la vitesse supérieure fin 1941, car (a) les prisons belges sont pleines, (b) la Sipo-SD insiste sur la nécessité de punir plus sévèrement les résistants et (c) le Troisième Reich a besoin d'une plus grande réserve de travailleurs forcés. Le tristement célèbre décret *Nacht und Nebel* (NN) du 7 décembre 1941 autorise la déportation de grands groupes de prisonniers sans qu'il ne faille d'ordre individuel de *Schutzhaft*. Il prévoit également les conditions auxquelles sont soumis les transports, y compris une obligation de secret sur la destination finale. Au total, au moins 4 895 Belges sont déportés en tant que prisonniers dans le cadre du décret NN.¹⁵⁰ L'ordre de déportation est émis par le RSHA à Berlin. Pour chaque prisonnier politique, un « *Transportzettel für eine Beförderung im Gefangenen-Sammelwagen auf Eisenbahnen* » est préparé par l'autorité allemande compétente de la Sipo-SD.¹⁵¹ Une

¹⁴⁷ Merkheft über den Wehrmachtverkehr nach, von und in den besetzten Gebieten im Westen, R 5-ANH. II/87 Reichsverkehrsministerium (Sammlung Kreidler). Betrieb bei den Wehrmachtverkehrsdirektionen Brüssel und Paris 1940 – 1942, Bundesarchiv Berlin.

¹⁴⁸ Avis 15 E. dd. 18 februari 1941, Avis Service E, Arch. NMBS/SNCB.

¹⁴⁹ Dimitri Roden, *Ondankbaar België: de Duitse repressie in de Tweede Wereldoorlog*, Amsterdam, 2018, 175.

¹⁵⁰ Denuit-Somerhausen, Christine, 'Le Décret Nacht Und Nebel de Décembre 1941 et Les Prisonniers Politiques Belges: Une Première Approche.' *Cahiers-Bijdragen XVI*, 1994, 17–40.

¹⁵¹ *Documentatiedossier Jean Verhaegen*, Dienst Archief Oorlogssachtoffers, Rijksarchief.

« *Bescheinigung für die übernahme des/der Gefangenen* » est également établie. Ces formulaires accompagnent les personnes lors des voyages et constituent en quelque sorte un billet de transport. Les gares traversées y sont renseignées avec précision, y compris les heures d'arrivée et de départ.

4.2.3. L'estimation la plus fiable du nombre de résistants déportés de Belgique est celle de Patrick Nefors, qui s'élève à 16 081.¹⁵² De nombreuses recherches sont cependant encore nécessaires pour obtenir une image globale claire.

Nombre de Belges déportés dans les camps de concentration (liste non exhaustive)¹⁵³

Nom du camp de concentration	Nombre de Belges
Buchenwald	5745
Neuengamme	2514
Sachsenhausen	2167
Dora-Mittelbau	2184 (Patrick Moreau estime qu'au moins 2 500 Belges ont été enregistrés à Dora-Mittelbau) ¹⁵⁴
Dachau	2131
Mauthausen	1932
Ravensbrück	1728
Vught	1526
Flossenbürg	1137
Natzweiler-Struthof	648

Il n'existe pas de chiffres pour tous les camps et certains noms ont été comptabilisés plusieurs fois. Il n'existe pas de registre complet des trains de déportation. Voici quelques dates plus précises pour les transports connus :

- Le 23 juillet 1941, un premier convoi ferroviaire quitte la citadelle de Huy pour le camp de concentration de Sachsenhausen avec 244 grévistes à bord.
- Le 22 septembre 1941, un convoi ferroviaire transportant environ 250 prisonniers politiques, principalement communistes, quitte Breendonk et la citadelle de Huy pour le camp de Neuengamme.
- Quelque 600 prisonniers sont déportés de Belgique entre septembre 1941 et août 1942. Parmi eux se trouvent 107 prisonniers de Breendonk et 150 de Huy.
- Les 109 résistants arrêtés du groupe de résistance « De Zwarthe Hand » sont transférés de la prison d'Anvers le 15 mars 1942 par train via la gare Centrale

¹⁵² Patrick Nefors, *Camps de concentration*.

¹⁵³ Gie van den Berghe, *Getuigen deel I*, Brussel, 1995.

¹⁵⁴ Patrick Moreau, *Systematiek en Willekeur: het verhaal van de politieke gevangenen uit het arrondissement Mechelen*, Antwerpen, 2003, 61.

vers les prisons de Saint-Gilles et de Forest. Le 29 juin 1942 et le 18 juillet 1942, ils sont déportés en deux groupes via la gare de Luxembourg vers la prison de la ville de Wuppertal.¹⁵⁵

- Le premier convoi de prisonniers belges (dont 120 de Breendonk) part pour Mauthausen le 8 mai 1942. Des transports vers Mauthausen quittent également la Belgique les 5 juin, 30 septembre et 9 novembre 1942. Au total, 393 prisonniers sont déportés de Breendonk à bord de ces quatre transports.
- Des prisonniers sont également internés dans le camp néerlandais de Vught après novembre 1943 pour soulager les prisons de Saint-Gilles et de Huy.¹⁵⁶ Le *Militärverwaltung* reste compétent en la matière (il est fait recours au *Sicherheitshaftbefehl*). À partir de mars 1944, seuls les prisonniers de la Sipo-SD peuvent être emprisonnés à Vught. On estime à 6 500 le nombre de prisonniers incarcérés à la prison de Huy, dont plus d'un cinquième est déporté vers le camp de concentration néerlandais de Vught.¹⁵⁷
- L'essentiel des déportations des 5 745 prisonniers belges vers Buchenwald (ou dans l'un des Kommandos) a lieu entre mai et août 1944. Dans la nuit du 5 au 6 mai 1942, un convoi transportant 648 personnes de Breendonk, environ 250 de Saint-Gilles et une centaine de la prison d'Anvers quitte la Belgique.¹⁵⁸ Le train transporte un total de 967 prisonniers politiques (dont 52 non-Belges) vers Buchenwald via Arlon, Luxembourg, Coblenze, Fulde, Gotha, Erford et Weimar.¹⁵⁹ Des wagons de marchandises sont utilisés à cette fin. Le deuxième transport part pour Buchenwald le 20 mai 1944, transportant cette fois 893 prisonniers (dont 44 non-Belges) provenant d'une série de petites prisons. Les deux derniers transports vers Buchenwald partent le 19 juin 1944 (575 prisonniers) et le 10 août 1944 (827 prisonniers).¹⁶⁰ En quelques mois, un total de 3 261 prisonniers (dont 3 097 Belges) sont emmenés à Buchenwald dans quatre transports. Pour la plupart des Belges, le camp de Buchenwald n'est qu'un camp de transit vers des camps annexes ou de travail. Sur les 3 261 prisonniers de ces transports en 1944, entre 1 651 et 2 020 se retrouvent à Dora, et 369 au Kommando de Blankenburg.¹⁶¹
- Début mai 1944, l'administration militaire allemande à Bruxelles autorise l'évacuation des prisons belges à la demande de la Sipo-SD belge.¹⁶² Des places seront prévues dans les camps de Natzweiler en Alsace et de Buchenwald, ainsi qu'à Ravensbrück pour les femmes.

¹⁵⁵ Patrick Moreau, *Systematiek en willekeur*, 87.

¹⁵⁶ Dimitri Roden, *Ondankbaar*, 177.

¹⁵⁷ *Idem*, 36.

¹⁵⁸ Peter Scholliers, 'De massale ontruiming van de SS-gevangenen. De transporten van 8 en 23 mei 1944 naar Buchenwald', *Bijdragen tot de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog*, VI, 1980, 1, 119-148 (121).

¹⁵⁹ *Idem*.

¹⁶⁰ *Idem*.

¹⁶¹ Patrick Moreau, *Systematiek en Willekeur*, 59.

¹⁶² Peter Scholliers, *De massale ontruiming*.

- Entre mai 1943 et mars 1944, 1 800 prisonniers arrêtés dans le cadre du décret *Nacht und Nebel*, pour la plupart des Belges, sont transférés aux *Emslandlager*.¹⁶³ Les prisonniers NN belges sont traduits devant le *Sondergericht* à Essen à partir d'avril 1942. La prison d'Esterwegen/Papenburg sert d'abord de camp NN. Le *Sondergericht* d'Opole est chargé des prisonniers NN de Belgique et du nord de la France à partir de mars 1944. Une fois arrivés sur le territoire allemand, les Belges peuvent être dirigés vers différents camps ou prisons. Moreau fournit des chiffres sur les prisonniers belges dans les différentes prisons d'Allemagne et de Pologne.¹⁶⁴ Il signale une série de petits transports qui quittent la Belgique pour la prison de Gross-Strehlitz. Il s'agit notamment d'un transport le 21 avril 1944 comptant 30 personnes en provenance directe de Bruxelles¹⁶⁵, d'un transport le 25 mai 1944 de 80 personnes en provenance de Belgique, et de transports de prisonnières en provenance de Belgique les 9 avril et 25 mai depuis Liège, le 12 avril 1944 depuis Bruges et le 12 avril 1944 depuis Courtrai. Ils sont suivis par des convois en provenance de la prison de Saint-Gilles les 10 et 15 mai, et les 1^{er}, 4, 7 et 9 juin 1944.¹⁶⁶
- Breendonk est évacué le 30 août 1944. Ce transport se fait par bus (131 prisonniers sont transportés vers le camp de concentration néerlandais de Vught). De Vught, les derniers transports de prisonniers belges partent pour Sachsenhausen. La plupart des transports arrivent le 2 septembre 1944, avec 218 prisonniers à leur bord.¹⁶⁷
- L'un des derniers transports de prisonniers politiques a lieu le 30 août 1944. Le train est formé à la gare d'Anvers-Dam. Les prisonniers mis sur ce train proviennent de différents endroits : outre les prisonniers de la Begijnenstraat à Anvers, au moins 141 prisonniers sont également acheminés par train depuis Willebroek, près de Breendonk, et d'autres prisonniers sont amenés par camion depuis la prison Nieuwe Wandeling de Gand. Le transport au départ d'Anvers-Dam passe par Breda aux Pays-Bas pour se rendre à Neuengamme. Mais les prisonniers politiques ne peuvent finalement pas tous être déportés. Début septembre 1944, le commandant allemand du camp de Beverlo transfère par exemple des centaines de prisonniers politiques à la gendarmerie et la Croix-Rouge.

4.2.4. Les nombreux mémoires, correspondances et témoignages de prisonniers politiques accordent rarement de l'attention au processus de déportation lui-même. Les informations sporadiques et anecdotiques permettent néanmoins de dresser un tableau général de la situation. Les prisonniers sont généralement amenés à la gare avec des camions belges. Ils sont parfois déportés dans des voitures de troisième classe, parfois dans des wagons de marchandises et parfois dans des wagons cellulaires. En 1940, la SNCB dispose de quatre voitures cellulaires, fournies par le

¹⁶³ Nikolaus Wachsmann, *Hitlers gefangenissen: de rechtsorde in nazi-Duitsland*, Amsterdam/Antwerpen, 2005, 262.

¹⁶⁴ Patrick Moreau, *Systematiek en willekeur*, 46.

¹⁶⁵ Idem, 47.

¹⁶⁶ Idem, 48.

¹⁶⁷ Idem, 48.

ministère de la Justice avant la Première Guerre mondiale.¹⁶⁸ Ces wagons cellulaires construits en 1903 disposent d'un couloir central et de 9 cellules de chaque côté de celui-ci. Ils ont une capacité de 30 prisonniers chacun. Des gardes allemands sont toujours présents dans les trains, quel que soit le type de transport. Des wagons cellulaires ou des voitures sont parfois intégrés dans les trains de passagers belges normaux. Ces changements dans le transport suggèrent que la SNCB utilise le matériel roulant disponible qui doit également être fiable et de bonne qualité. Par exemple, Rulot écrit encore en octobre 1942 : « (...) Les transports à destination de l'étranger ne peuvent utiliser que des véhicules répondant aux prescriptions internationales (...) ». ¹⁶⁹ On peut supposer qu'au fil du temps, comme c'est le cas pour les transports de Juifs, les voitures de troisième classe sont de plus en plus remplacées par des wagons de marchandises, principalement pour des raisons de sécurité.

4.3. Travailleurs obligatoires

4.3.1. Généralités : Le travail obligatoire est introduit en Belgique le 6 mars 1942. L'ordonnance stipule que toute personne peut en principe être affectée au travail obligatoire dans le ressort de l'administration militaire allemande en Belgique et dans le Nord-Pas-de-Calais. Cela comprend le travail obligatoire dans le nord de la France pour la construction du mur de l'Atlantique ordonné par Hitler en mars 1942. Le 6 octobre 1942 est instauré le travail obligatoire en Allemagne pour les hommes âgés de 18 à 50 ans et (dans un premier temps) aussi pour les femmes âgées de 21 à 35 ans. Les mesures sont mises en œuvre par la *Werbestelle* et par l'Office National du Travail belge.¹⁷⁰ L'*Organisation Todt* (OT) est responsable du travail obligatoire pour la construction du mur de l'Atlantique dans le nord de la France. L'Office National du Travail belge et ses bureaux du travail sont principalement contrôlés par des collaborateurs belges. Les archives de la *Werbestelle* ont été détruites (ou emportées). Les enquêtes judiciaires d'après-guerre sur les bureaux du travail belges n'accordent que peu d'attention à la mise en œuvre effective des déportations. Notre connaissance de la déportation des travailleurs forcés belges est encore plus fragmentaire que celle des prisonniers politiques.

4.3.2. Les travailleurs forcés qui se présentent : il faut distinguer les travailleurs obligatoires qui se présentent à l'appel après avoir été convoqués de ceux qui se

¹⁶⁸ *Voitures cellulaires: Fiches d'immatriculation 1903*, Arch. NMBS/SNCB. Met dank aan Michel Thiry, vrijwilliger bij de Archief- en Documentatiedienst van de NMBS.

¹⁶⁹ '(...) les transports à destination de l'étranger ne peuvent utiliser que des véhicules répondant aux prescriptions internationales (...)'. Situation des wagons à fin octobre 1942, *Archives de la Société Générale. Soc. Gen. 4^e dépôt: n°593. Dossier concernant les activités de la S.N.C.F.B. et la réquisition allemande de personnel et de matériel dans le secteur des transports*, Rijksarchief.

¹⁷⁰ PV ondervraging Robert van der Heyden, dd. 3 dec 1945, *Gerechtigd dossier Arbeidsambt Antwerpen, Pak: '1947-1737-1745 3-4'*, Archief van het militair gerecht, Rijksarchief; 'Mémoire déposé par Evrard', *Gerechtigd dossier Robert Tourneur, Arbeidsambt Charleroi, Archief van het militair gerecht*, Rijksarchief.

Zie ook: Jean Culot, 'L'exploitation de la main d'oeuvre belge et le problème des réfractaires', in *Cahiers d'Histoire de la Seconde Guerre Mondiale*, 1970; nr. 1, 33-66.

planquent et sont arrêtés. Les travailleurs qui se présentent eux-mêmes se voient avancer ou rembourser leurs frais de voyage,¹⁷¹ comme le fait l'*Organisation Todt* pour les travailleurs du nord de la France.¹⁷² Les Belges soumis au travail obligatoire qui font des allers-retours pour se rendre sur leur lieu de travail se voient remettre un *Marschbefehl* qui leur permet de voyager gratuitement en train.¹⁷³ Dans la pratique, les travailleurs soumis au travail obligatoire qui font la navette reçoivent une sorte de certificat (réquisitoire) délivré par les bureaux du travail belges indiquant la mention « mise au travail ». ¹⁷⁴ La SNCB ne prend donc pas ces frais à sa charge. Le financement des transports de travailleurs forcés vers l'Allemagne est organisé et pris en charge par le *Mitteleuropäische Reisebüro* (MER), qui a organisé les *Sonderzüge* internationaux pour les travailleurs forcés et a apparemment fourni le budget pour le transport.¹⁷⁵

(a) Nous en savons plus sur le déroulement des opérations grâce aux préparatifs menés dans la province de Liège au cours de l'été 1942. Le rapport de la réunion de coordination d'août 1942 indique ce qui suit : « Le rassemblement de ces asociaux, le jour du départ, se fera vraisemblablement à la salle des bagages de la gare des Guillemins, l'[*Oberfeldkommandantur*] se mettra directement en rapport avec la Société des Chemins de fer, pour disposer du local nécessaire ». ¹⁷⁶ Le rapport montre que les bureaux du travail belges établissaient les listes et les convocations, tandis que les *Werbstellen* et (*Ober*)*Feldkommandanturen* allemands organisaient les choses de manière pratique avec la SNCB. Lorsque les Allemands commandent un local de regroupement dans la gare, on peut supposer qu'ils commandent également la rame par l'intermédiaire de l'EBD à Bruxelles, avec l'approbation de la HVD. Cela montre également que les trains pour les personnes soumises au travail obligatoire sont commandés peu de temps à l'avance. Dans ce cas précis, le nombre de personnes à déporter est communiqué en fin d'après-midi le 25 août 1942, pour un transport prévu au petit matin du 27 août.

(b) Certains travailleurs obligatoires peuvent parfois utiliser le transport habituel des navetteurs. Des *Sonderzüge* sont toutefois commandés pour les départs collectifs

¹⁷¹ Communicatie A26 s.d. van F.J. Hendriks (Rijksarbeidsambt), *Gerechtigd Dossier Office du Travail Nivelles (boîte 225)*, Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

¹⁷² Directeur Thirion (Arbeidsbureau Luik) aan Oberleutnant Wanke (*Werbstelle*) dd. 25 september 1942, *Gerechtigd Dossier 1412/2/46 Office du Travail Liège Boîte 2*, Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief; Document 'Mise au travail à des travaux du littoral' dd. 13 april 1944, *Gerechtigd Dossier 1412/2/46 Office du Travail Liège Boîte 2*, Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

¹⁷³ Archief Arbeidsambt Nijvel 27 februari 1943, *Gerechtigd Dossier Office du Travail Nivelles (boîte 225)*, Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

¹⁷⁴ Brief Arbeidsbureau Nijvel aan het Rijksarbeidsambt dd. 18 september 1942, *Gerechtigd Dossier Office du Travail Nivelles boîte 227*, Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

¹⁷⁵ Bericht 16 C, dd. 2 maart 1942 - 'Transport sur les lignes belges d'ouvriers engagés soit en Allemagne par l'industrie allemande, soit en France par la Wehrmacht'. Verschaft aan de auteur door Paul Van Heesvelde.

¹⁷⁶ 'Le rassemblement de ces asociaux, le jour du départ, se fera vraisemblablement à la salle des bagages de la gare des Guillemins, l'[*Oberfeldkommandantur*] se mettra directement en rapport avec la Société des Chemins de fer, pour disposer du local nécessaire'. PV vergadering 14 augustus 1942 in de OFK van Luik, *Dossier nr. 4262, Delcourt Arthur*, SNCB-RA.

de grands groupes vers l'Allemagne. L'historien Frank Seberechts appelle cela les *Arbeitssonderzüge*, qui sont entièrement réservés aux travailleurs obligatoires.¹⁷⁷ L'historien Frans Selleslag indique qu'une fois que les grands convois commencent, le transport ralentit même un peu. Le problème se pose « (...) parce que la plupart des trains spéciaux qui devaient normalement transporter les travailleurs ont été utilisés pour le transport des troupes. ».¹⁷⁸

4.3.3. Les réfractaires et les clandestins arrêtés se trouvent dans une situation très différente. Il est peu probable que les frais de déplacement leur soient remboursés. Le système utilisé dans ce cas est probablement similaire à celui qui consiste à commander un train pour le transport de prisonniers politiques. Il n'est pas certain que le transport des travailleurs forcés fasse l'objet d'une surveillance accrue. Un *Transportführer* de l'*Oberzugleitung* accompagne cependant toujours le train à destination du nord de la France.¹⁷⁹ Il est probable que des escortes et des gardes allemands soient toujours présents, en particulier lorsque les passagers sont des réfractaires refusant de participer au travail obligatoire.

4.3.4. L'historien Frank Seberechts affirme que le premier terminus sur le sol allemand pour les travailleurs belges est souvent Aix-la-Chapelle.¹⁸⁰ Là, les travailleurs doivent se rendre au bureau du travail où ils reçoivent de la nourriture avant d'être répartis en groupes pour être dirigés vers le nord et le sud de l'Allemagne, ou Berlin et ses environs. D'Aix-la-Chapelle, ils partent ensuite vers leurs destinations à bord d'autres trains depuis. Les trajets sont trop différents pour qu'il soit possible de les cartographier entièrement. Les travailleurs du nord de la Belgique passent parfois par le réseau néerlandais.¹⁸¹ Il convient de noter que tous les travailleurs obligatoires voyagent non pas forcément en train, mais parfois en bus, comme par exemple le travailleur Arthur Henderix de Rijkkel, qui est emmené de Liège à Oberhausen avec 150 autres personnes le 18 juin 1944.¹⁸² Il est fort probable que le recours à un bus soit très exceptionnel, et soit lié au fait que la guerre touchait à sa fin, à un moment où le trafic des trains militaires allemands sur le territoire belge atteignait un nouveau pic (voir point 5.6.1.).

4.3.5. Comme pour les autres trains de déportation, nous n'avons relevé aucun signe de protestation de la part du personnel. Seul l'extrait suivant d'une déclaration d'après-guerre de l'inspecteur des transports Victor Paques de Liège a été retrouvé à ce sujet : « À partir du 31 octobre 1942, un train fut mis en marche, chaque semaine, au départ du groupe, pour l'Allemagne, pour le transport des travailleurs obligatoires ; ce train prenait charge à Angleur, où des malheureux venus des diverses lignes aboutissantes attendaient pendant des heures ; ceux de la région devaient d'ailleurs de présenter eux-mêmes pour le contrôle, plusieurs heures avant le départ ; il se produisait des scènes particulièrement pénibles. Dès la mise en marche de ce train, comme aussi à l'occasion des incidents du mois de décembre 1942, j'ai insisté pour

¹⁷⁷ Frank Seberechts, *Hier gaat alles*, 70.

¹⁷⁸ Frank Selleslagh, *De tewerkstelling*, 64.

¹⁷⁹ Brief Arbeidsbureau Nijvel aan het arbeidsbureau Brugge dd. 17 februari 1943, *Gerechtigd Dossier Office du Travail Nivelles (boîte 225)*, Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

¹⁸⁰ Frank Seberechts, *Hier gaat alles*, 66.

¹⁸¹ Idem, 69.

¹⁸² Idem, 60.

que les Allemands fassent remorquer ces trains par du personnel allemand et non par du personnel belge ; je faisais valoir qu'il était cruel d'imposer une telle obligation à nos agents, contre qui se retournait, en partie, la malédiction des déportés et de leurs familles ; les démarches, dans ce sens, de M. Lambrecht et de M. Fontaine ne devaient pas aboutir. ».¹⁸³ Nous apprenons qu'il s'agit d'un train programmé dans les horaires normaux. Il peut donc s'agir de travailleurs obligatoires qui se présentent après avoir reçu leur ordre de convocation. Il est impossible de confirmer s'il a été effectivement demandé que le personnel belge soit déchargé de cette tâche. Cette déclaration est donc particulièrement intéressante en raison de l'argumentation mise en avant. Paques n'utilise pas l'argument selon lequel cette mission va à l'encontre du devoir patriotique. Il n'utilise que des arguments moraux : cette mission est dommageable pour le personnel de la SNCB. Soit l'inspecteur est indifférent au problème plus fondamental, soit il pense que l'argument moral sera plus efficace.

4.4. Juifs et Roms (déportés raciaux)

4.4.1. La législation antijuive en Belgique s'appuie sur 17 ordonnances allemandes. Les secrétaires généraux belges acceptent que les autorités belges mettent en œuvre ces mesures allemandes. Le Comité permanent du Conseil de législation conclut que les premières ordonnances antijuives allemandes du 28 octobre 1940 sont inconstitutionnelles, mais que les autorités belges doivent malgré tout les appliquer. Selon ce raisonnement, les autorités belges sont confrontées à une forme de réquisition, à laquelle elles ne peuvent s'opposer. Cette interprétation repose sur la puissance militaire réelle des forces d'occupation. La « coopération passive » est autorisée, voire inévitable, dans ce contexte. Les autorités nationales belges décident en l'occurrence qu'elles refusent, dans l'intérêt national, de compromettre la coopération administrative et économique en s'opposant à ces mesures antijuives. Ce raisonnement s'inscrit pleinement dans la politique du moindre mal et dans la doctrine Galopin, et est dans le droit fil de la position adoptée par la SNCB à l'égard de l'organisation des transports militaires allemands.

4.4.1. À la mi-décembre 1940, un grand nombre d'étrangers - principalement des Juifs - de l'arrondissement d'Anvers sont transportés par train vers le Limbourg. Les Allemands fondent cette mesure sur leur ordonnance du 12 novembre 1940, qui leur permet d'imposer une restriction de séjour à ces étrangers. Les autorités provinciales

¹⁸³ 'À partir du 31.10.1942, un train fut mis en marche, chaque semaine, au départ du groupe, pour l'Allemagne, pour le transport des travailleurs obligatoires ; ce train prenait charge à Angleur, où des malheureux venus des diverses lignes aboutissantes, attendaient pendant des heures ; ceux de la région devaient d'ailleurs de présenter eux-mêmes pour le contrôle, plusieurs heures avant le départ ; il se produisait des scènes particulièrement pénibles. Dès la mise en marche de ce train, comme aussi à l'occasion des incidents du mois de décembre 1942, j'ai insisté pour que les allemands fassent remorquer ces trains par du personnel allemand et non par du personnel belge ; je faisais valoir qu'il était cruel d'imposer une telle obligation à nos agents, contre qui se retournait, en partie, la malédiction des déportés et de leurs familles ; les démarches, dans ce sens, de m. Lambrecht et de m. Fontaine ne devaient pas aboutir'. *Dossier nr. 4645, Paques Victor, SNCB-RA.*

et communales d'Anvers ainsi que la police locale exécutent les ordres reçus. Le transport est effectué au moyen de neuf trains entre le 21 décembre 1940 et le 12 février 1941.¹⁸⁴ Ces trains circulent d'Anvers à Hasselt. La police rassemble ces étrangers pour un premier transport, qui est accompagné de deux officiers allemands et de dix militaires.¹⁸⁵ Les huit transports suivants sont accompagnés par la Croix-Rouge flamande et un ou deux policiers anversoïis.¹⁸⁶ Le premier train quitte la gare d'Anvers Sud le 21 décembre 1940 avec 212 adultes et 24 enfants à destination de Saint-Trond.¹⁸⁷ Des transports similaires sont progressivement organisés au cours des semaines suivantes, le 2 janvier, le 4 janvier, le 9 janvier, le 11 janvier, le 18 janvier, le 25 janvier et le 1^{er} février 1941. Le transport du 1^{er} février 1941 à destination d'Oostham est détourné vers Kwaadmechelen en raison d'une maladie contagieuse parmi les déportés. Le dixième train prévu pour le 25 février sera annulé.

(a) Il est très probable que des étrangers (principalement des Juifs) d'autres provinces sont également transférés vers le Limbourg, car 8 609 ordres d'expulsion ont finalement été établis, auxquels il faut encore ajouter plusieurs centaines d'enfants. À la suite de cette mesure, ce sont probablement entre 2 433 (Schram) et 3 401 (Seberechts) Juifs qui ont été transférés en train vers le Limbourg.¹⁸⁸ Selon Dorien Styven et Veerle Vanden Daelen, 65,74 % de ces Juifs déportés au Limbourg seront ensuite déportés à Auschwitz-Birkenau.¹⁸⁹

(b) La SNCB s'inscrit dans le cadre plus large de la mise en œuvre par la Belgique de cette mesure allemande. Il est probable que les autorités belges passent elles-mêmes commande de ces trains. Ce sont en effet les gouvernements provinciaux qui coordonnent l'opération. La politique change à nouveau au printemps 1941. Les Juifs doivent désormais être obligatoirement logés dans quatre villes : Anvers, Bruxelles, Charleroi ou Liège. Les Juifs anversoïis envoyés au Limbourg retournent à Anvers en mars et avril 1941, toujours en train. Dans le cadre de cette opération, les Juifs étrangers doivent payer eux-mêmes les billets pour leur retour.

¹⁸⁴ Dorien Styven & Veerle Vanden Daelen, 'The "Antwerp specificity". Differences in deportation numbers', in *BTNG/RBHC/JBH*, nr. 1, 2024, paginering nog niet bekend.

¹⁸⁵ Brief van hoofdcommissaris Zwaenepoel aan de procureur des Konings Antwerpen, dd. 25 december 1940, *Dossier nr. 9 Briefwisseling met den Feldkriegsgerichtsrat*, Archief Parket Antwerpen, Rijksarchief.

¹⁸⁶ Idem; Brief van hoofdcommissaris Zwaenepoel aan de procureur des Konings Antwerpen, dd. 25 december 1940, *Dossier nr. 9 Briefwisseling met den Feldkriegsgerichtsrat*, Archief Parket Antwerpen, Rijksarchief.

¹⁸⁷ Frank Seberechts, 'De wegvoeringen naar Limburg: december 1940-augustus 1941', in Rudi van Doorslaer (e.a.), *Gewillig België*, 370-374 (371).

¹⁸⁸ Laurence Schram, 'De 'Joodse' archieven van het Provinciebestuur Antwerpen', in *Les Cahiers de la Mémoire contemporaine*, Brussel, 2002; Frank Seberechts, *De wegvoeringen*, 372.

¹⁸⁹ Dorien Styven & Veerle Vanden Daelen, *The "Antwerp specificity"*.

La Commission d'Assistance publique (CAP) avancera le prix du billet s'ils sont dans l'incapacité de payer.

4.4.2. Travail obligatoire des Juifs : une partie de la fâcheuse confusion qui entoure l'extermination est que les premières déportations de Juifs de Belgique ont lieu dans le cadre du travail obligatoire. Le 11 mars 1942, le gouvernement militaire allemand publie une ordonnance sur le travail des Juifs, suivie d'une ordonnance d'application le 8 mai 1942. Ce travail obligatoire se superposera aux déportations vers Auschwitz-Birkenau dans les mois à venir.

(a) Le travail obligatoire des Juifs est organisé par l'*Organisation Todt*, le *Werbestelle* allemand et les bureaux du travail belges.¹⁹⁰ L'Association des Juifs de Belgique (AJB) joue également un rôle. Le 22 juin 1942, il est décidé que l'organisation installera un « bureau de placement » à côté des bureaux du travail régionaux. Il est également prévu de créer entre autres un Office Juif de Réadaptation et de Placement (OJRP).¹⁹¹ Ces institutions juives contactent les entreprises et tentent également d'organiser des formations pour les travailleurs juifs. Les victimes sont donc ainsi perfidement amenées à voir dans le travail obligatoire non pas une menace, mais une opportunité.

(b) Une petite partie des Juifs réquisitionnés est également mise au travail en Belgique pendant cette période. À Liège, 1 154 Juifs sont sélectionnés pour le travail après des tests médicaux et une petite partie d'entre eux sont mis au travail dans plus de 15 grandes entreprises de la région ainsi que dans les mines de charbon, tandis que le bureau du travail de Charleroi place 55 Juifs dans un chantier à Bouffioulx après le 27 juin 1942.¹⁹² Parallèlement, le bureau du travail de Liège place plusieurs centaines de femmes dans les usines de la FN Herstal à Liège.

(c) Un total de 2 252 Juifs de Belgique (dont environ 2/3 originaires du Grand Anvers) seront déportés vers les camps de travail de l'*Organisation Todt* à Dannes, Camiers, Condette, Hardelot, les Mazures et Étaples dans le nord de la France, par des trains en provenance d'Anvers les 13 juin, 14 et 18 juillet, 5 et 15 août et 12 septembre 1942.

(d) À Anvers, 1 650 Juifs sont réquisitionnés pour travailler dans le nord de la France. Ces réquisitions sont émises par la police d'Anvers. L'ordre mentionne que le travail sera réalisé pour l'*Organisation Todt*, mais pas que le travail est situé dans le nord de la France. Le premier transport quitte la gare Centrale d'Anvers le 13 juin 1942 avec 320 travailleurs juifs (sur 367 convoqués).¹⁹³ Les 14 et 18 juillet 1942,

¹⁹⁰ Frank Seberechts, 'Spoliatie en verplichte tewerkstelling', in Rudi Van Doorslaer e.a., *Gewillig België*, 403-479.

¹⁹¹ Thierry Rozenblum, *Une cité si ardente ... Les Juifs de Liège sous l'Occupation (1940-1944)*, Bruxelles, 2010 (93).

¹⁹² Frank Seberechts, *Spoliatie en verplichte tewerkstelling*, 449.

¹⁹³ Idem, 457.

respectivement 249 (sur 532 convoqués) et 292 (ou 293, sur 1 033 convoqués) autres Juifs quittent Anvers.¹⁹⁴ Le 26 juin 1942, le premier et unique train en provenance de Bruxelles transporte des Juifs vers les camps de travail du nord de la France. À son bord ne se trouvent « que » 86 Juifs environ.¹⁹⁵ Ce transport ne se déroule pas comme prévu, mais les améliorations convenues ne seront jamais mises en œuvre.¹⁹⁶ Le fait de renoncer aux transports est probablement dû en partie à la résistance des bourgmestres bruxellois.¹⁹⁷

(e) Il y a également un transport au départ de Charleroi-Sud le 31 juillet 1942, avec un maximum de 375 Juifs déportés vers le camp de Dannes-Camiers.¹⁹⁸ Au moins une partie de ces trains est escortée par des soldats allemands, comme l'atteste le témoignage indiquant qu'à Tournai, l'un des Juifs se présentant pour le travail obligatoire a été refusé par l'officier allemand qui accompagnait le transport.¹⁹⁹

(f) Un dernier transport de Juifs vers le nord de la France part de la gare de Liège-Guillemins le 3 août 1942 - la veille du premier transport de Malines vers Auschwitz-Birkenau.²⁰⁰ Seuls 141 des 250 Juifs convoqués se présentent pour ce transport. Ils sont conduits du bureau du travail à la gare de Liège-Guillemins où ils prennent place dans un train de voyageurs avec des voitures de troisième classe (probablement utilisées pour tous les transports mentionnés ci-dessus).²⁰¹ La presse clandestine se fait d'ailleurs l'écho de ce dernier départ. *La Libre Belgique* y consacre un article le 1^{er} septembre 1942 : « quelles scènes atroces ! ».

(g) Depuis Anvers, les derniers transports vers le nord de la France partent le 5 août, le 14 août et le 12 septembre, transportant respectivement 316, 308 et 40 Juifs. Ces déportations ont lieu en même temps que les déportations vers Auschwitz-Birkenau. Tous les trains à destination du nord de la France vont vers des camps de travail situés sur la côte française, principalement le camp de Dannes-Camiers. Seul le train du 18 juillet 1942 en provenance d'Anvers se rend aux Mazures.

Des 12 000 Juifs ayant reçu un « ordre de travail » 4 023 finissent par se présenter. Plus spécifiquement, entre le 27 et le 31 octobre 1942, 2 252 hommes sont emmenés dans le nord de la France et dans les Ardennes françaises, dans une dizaine de camps de travail. Parmi eux, 1 300 seront finalement déportés à Auschwitz-Birkenau par les

¹⁹⁴ Idem, 458.

¹⁹⁵ Idem, 447.

¹⁹⁶ Sophie Vandepontseele, 'Le travail obligatoire des Juifs en Belgique et dans le Nord de la France', in Jean-Philippe Schreiber et Rudi Van Doorslaer (dir.), *Les Curateurs du ghetto*, 201-205, 229.

¹⁹⁷ Frank Seberechts, *Spoliatie en verplichte tewerkstelling*, 448.

¹⁹⁸ Idem, 455.

¹⁹⁹ Idem, 455.

²⁰⁰ Thierry Rozenblum, *Une cité si ardente*, 96.

²⁰¹ Idem, 97; Interview Michal Wolf (Inv.191), Archief Stichting Auschwitz.

deux transports du 31 octobre 1942. Ces deux transports passent non pas par Malines ou la caserne Dossin mais par la gare de Muizen, près de Malines.²⁰² Les Juifs qui doivent rallier ces transports doivent aller de la caserne Dossin à la gare de Muizen. La majorité des travailleurs forcés juifs restants - tels que les Juifs ayant la citoyenneté belge et ceux qui étaient mariés à des non-Juifs - sont soit déportés via Drancy au printemps 1944, soit libérés en France en août 1944.²⁰³

4.4.3. Les déportations vers Auschwitz-Birkenau sont préparées dans le plus grand secret au printemps 1942. Lors d'une réunion tenue le 4 mars 1942 à Berlin, Kurt Asche, chef du Service des Affaires juives à la Sipo-SD à Bruxelles, apprend que les Juifs de Belgique doivent être déportés à Auschwitz-Birkenau. L'introduction de l'étoile jaune de David en Belgique en mai 1942 s'inscrit dans ce processus. Lors d'une réunion tenue le 11 juin 1942 à Berlin, Adolf Eichmann communique le premier quota aux responsables de la SS pour la Belgique, la France et les Pays-Bas. Dans un premier temps, 10 000 Juifs de Belgique doivent être déportés. Au cours de cette réunion, il est dit que la question du matériel de transport pour la Belgique n'est pas encore « résolue ». Il est prévu que dix trains seront nécessaires pour les 10 000 Juifs, à raison de trois par semaine à partir du 13 juillet 1942.²⁰⁴ La coordination et le commandement de l'opération de déportation et d'extermination sont assurés par le RSHA, et par le Service des Affaires juives de la Sipo-SD à Bruxelles en ce qui concerne la Belgique. L'AJB sera également associée à la mise en œuvre pratique.

4.4.4. La caserne Dossin à Malines est choisie comme lieu de rassemblement. Outre sa situation centrale, ce site présente également l'avantage de disposer d'une voie ferrée de raccordement au Keerdok de Malines, qui était utilisé pour l'enlèvement des marchandises en vrac et qui offre un accès direct au réseau ferroviaire belge. Fin juillet 1942, les premiers Juifs sont convoqués à la caserne Dossin avec un *Arbeitseinsatzbefehl* signé par la Sipo-SD mais délivré par l'AJB.²⁰⁵ Aucune explication n'est donnée quant au changement du point de rassemblement. La raison officielle reste la même : se présenter en vue d'un départ pour un camp de travail en Allemagne. Les premiers Juifs se présentent à Dossin le 27 juillet 1942. Le premier transport vers Auschwitz-Birkenau part le 4 août 1942.

4.4.5. Les fiches des Juifs de Belgique compilées par la Sipo-SD comporteront à terme 58 186 noms. Parmi eux, 25 490 Juifs seront finalement déportés vers Auschwitz-Birkenau. Plus de 9 500 d'entre eux sont mis au travail tandis que les autres sont

²⁰² Laurence Schram, *Dossin*, 230.

²⁰³ Dorien Styven en Veerle Vanden Daelen, *The "Antwerp specificity" (...)*.

²⁰⁴ Hilberg Raul, *Sonderzüge nach Auschwitz*, Mainz, 1981.

²⁰⁵ Thierry Rozenblum, *Une cité si ardente*, 95-96.

immédiatement assassinés.²⁰⁶ Sur ces 9 500 personnes, seules 1 257 étaient encore en vie en 1945.

Tableau des transports de la mort

1	4 août 1942	999 personnes à bord (dont 832 se sont présentées sur convocation). Une personne s'échappe, mais est capturée et déportée.
2	11 août 1942	1 000 personnes, dont 839 se sont présentées sur convocation.
3	15 août 1942	1 000 personnes, dont 739 se sont présentées sur convocation.
4	18 août 1942	999 personnes, dont 124 se sont présentées sur convocation. Une personne s'échappe mais est capturée et déportée.
5	25 août 1942	996 personnes, dont 487 se sont présentées sur convocation.
6	29 août 1942	1 000 personnes, dont 823 se sont présentées sur convocation.
7	1 ^{er} septembre 1942	1 000 personnes, dont 73 se sont présentées sur convocation.
8	8 septembre 1942	1 000 personnes, dont 107 se sont présentées sur convocation.
9	12 septembre 1942	1 000 personnes, personne ne s'est présenté sur convocation. À partir de ce moment, plus personne ne se présentera sur convocation : tout le monde est donc arrêté.
10	15 septembre 1942	1 047 personnes.
11	26 septembre 1942	1 742 personnes.
12	10 octobre 1942	1 000 personnes. 2 personnes s'échappent.

²⁰⁶ Laurence Schram, *Dossin. Wachtkamer van Auschwitz*, Brussel, 2018, 9.

13	10 octobre 1942	681 personnes. 6 personnes s'échappent.
14	24 octobre 1942	998 personnes, dont 3 s'échappent.
15	24 octobre 1942	477 personnes. 3 personnes s'échappent ; l'une d'entre elles est capturée et déportée
16	31 octobre 1942	1 000 personnes, 183 s'échappent, 70 d'entre elles sont capturées et déportées.
17	31 octobre 1942	938 personnes. 64 personnes s'échappent, 31 d'entre elles sont capturées et déportées.
18	15 janvier 1943	945 personnes. 52 personnes s'échappent, 22 d'entre elles sont capturées et déportées.
19	15 janvier 1943	612 personnes. 15 personnes s'échappent, 5 d'entre elles sont capturées et déportées.
20	19 avril 1943	1 395 personnes. 236 s'échappent, 26 d'entre elles sont abattues et 90 sont capturées et déportées.
21	31 juillet 1943	1 553 personnes. 9 personnes s'échappent, 4 sont abattues et 2 sont capturées et déportées.
22A	20 septembre 1943	632 personnes. 8 personnes s'échappent, 3 d'entre elles sont capturées et déportées.
22B	20 septembre 1943	793 personnes. Une personne s'échappe.
23	15 janvier 1944	654 personnes. 5 personnes s'échappent, 4 d'entre elles sont capturées et déportées et la cinquième est tuée.

Z- Transport (transport des Tziganes)	15 janvier 1944	352 personnes (Roms) partent. Une personne meurt à bord.
24	4 avril 1944	624 personnes. 2 personnes s'échappent, mais sont capturées et déportées.
25	19 mai 1944	508 personnes.
26	31 juillet 1944	563 personnes.

(a) Pas moins de 17 transports ont lieu au cours des premiers mois de 1942 : le premier transport part le 4 août 1942 et le dernier transport le 31 octobre 1942. Des rafles de grande envergure sont menées au cours de l'été 1942, dont quatre à Anvers et une à Bruxelles.

(b) On compte un total de 586 évasions (certaines personnes s'évadent plusieurs fois) ; 31 personnes évadées sont abattues et 233 sont déportées à nouveau (322 personnes ont donc réellement réussi à s'évader).²⁰⁷

(c) Le fait que tant de personnes réussissent à s'échapper des 16^e et 17^e transports - tous deux effectués le 31 octobre 1942 - est très probablement lié au fait qu'il s'agit en grande partie d'hommes juifs mis au travail dans le nord de la France. Ils sont d'abord déportés de Dannes-Camiers vers Malines avec des wagons de troisième classe. Des wagons sont ensuite ajoutés à la caserne Dossin. Des rumeurs circulent parmi les hommes du camp de Dannes-Camiers sur la destination finale, peut-être fatale, des transports en direction de l'est. De plus, ce sont des hommes dont les familles ne sont pas dans le train avec eux. Ils ont donc à la fois le profil et la motivation nécessaires pour agir.

(d) Moins de 17 000 Juifs ont été déportés si on compte jusqu'au deuxième double convoi du 31 octobre 1942, qui comprend également les travailleurs juifs de l'*Organisation Todt* du nord de la France, alors que l'objectif affiché à l'époque était de 20 000. Après la dernière grande rafle à Liège, le 25 septembre 1942, on procède

²⁰⁷ Laurence Schram, *Dossin*, 30-33.

à des arrestations individuelles. Elles sont essentiellement menées par les forces de police allemandes avec l'aide de collaborateurs belges.²⁰⁸

(e) Finalement, environ la moitié des Juifs enregistrés en 1940 réussissent à échapper à la déportation, ce qui signifie qu'après l'été 1942, environ 15 000 Juifs peuvent soit se cacher en Belgique, soit fuir le pays, soit même survivre dans la légalité. La nationalité a un impact majeur sur les taux de survie : environ 75 % des Juifs de nationalité belge ont survécu, contre seulement 50 % des Juifs d'autres nationalités. Les Juifs belges ont longtemps été exemptés de déportation et ne sont déportés qu'à partir du 20 septembre 1943.

4.4.6. Connue sous le nom de *SS-Sammellager*, la caserne Dossin est une sorte de « camp de rassemblement ». Lorsque l'administration du camp estime qu'il y a suffisamment de prisonniers, ils en informent la Sipo-SD à Bruxelles. Le rythme des transports suit ainsi le rythme des notifications et, plus tard, des arrestations. Le directeur du Service des Affaires juives de la Sipo-SD, Kurt Asche, en informe alors ses supérieurs du RSHA à Berlin, qui confirment la date de départ.²⁰⁹ Après confirmation du RSHA, le Service des Affaires juives de Bruxelles commande le *Sonderzug* à l'EBD-Bruxelles.²¹⁰ L'administration du camp elle-même n'est prévenue que deux à quatre jours à l'avance : juste le temps d'organiser une répétition avec les prisonniers, pour que le processus d'embarquement se déroule efficacement.²¹¹ Le dernier transport ferroviaire depuis Dossin part le 31 juillet 1944 avec 563 personnes à bord. Les personnes arrivées après cette date ne seront plus déportées. La direction du camp s'enfuit dans la nuit du 3 au 4 septembre 1944, abandonnant au moins 550 personnes dans la caserne.

4.4.7. Le voyage d'environ 1 200 kilomètres dure deux à trois jours. Les Juifs à bord de ces trains ne sont pas dans une situation de *Schutzhaft* (RSHA) ou de *Sicherheitshaft* (Autorités militaires). Les Juifs et les Roms de la caserne Dossin, qu'ils se soient présentés sur convocation ou qu'ils aient été arrêtés, ne font pas l'objet d'un mandat d'arrêt. Il n'y a donc pas de procédure judiciaire assortie d'un verdict, comme c'est souvent (mais pas toujours) le cas pour les prisonniers politiques, ni de cadre juridique comme c'est le cas pour les travailleurs obligatoires.

(a) Les transports de Juifs, de Roms et de Roms Sinté sont indiqués par le code « Da ». Ce code est le code international également utilisé dans d'autres territoires occupés pour les transports de Juifs et parfois de Roms et de Sinté. Le code peut signifier « *Deutsche Aussiedler* » ou peut-être « *Durchgangszug für Aussiedler* »

²⁰⁸ Insa Meinen, *De Shoah in België*, Antwerpen, 2011, 242.

²⁰⁹ Marc Michiels en Mark van den Wijngaert, *Het XXste transport naar Auschwitz. Ongelijke strijd op leven en dood*, Antwerpen, 2019, 117.

²¹⁰ Marion Schreiber en Jan Gielkens, *Stille rebellen: de overval op deportatietrein nr. 20 naar Auschwitz*, Amsterdam/Antwerpen, 2001, 87.

²¹¹ Laurence Schram, *Dossin*, 43.

(*Aussiedler* signifiant émigrants).²¹² Le terme générique *Aussiedler* illustre bien le secret que les Allemands souhaitent créer. Le rapport spécial d'accident dans ce dossier parle de « Transport de Juifs Malines Nekkerspoel - Allemagne via Visé ». ²¹³

(b) Les trains sont gardés par 15 à 20 agents de la *Schutzpolizei* allemande.²¹⁴ Cette police locale allemande arrive à la caserne Dossin quelques jours avant le départ d'un transport. À la suite de l'arrêt du 20^e convoi, la surveillance est renforcée à partir du 21^e transport (celui du 31 juillet 1942). Deux employés de la section juive de la Sipo-SD de Bruxelles (Siegburg et Nolle) accompagnent désormais les transports jusqu'à Aix-la-Chapelle.²¹⁵ Certains collaborateurs flamands accompagneront également les transports jusqu'à Aix-la-Chapelle.²¹⁶

(c) Des voitures de voyageurs de troisième classe sont utilisées pour les 19 premiers convois. Il s'agit de wagons avec un minimum de confort : ils disposent de sièges, de fenêtres et d'un marchepied. La transition vers les wagons de marchandises se fait à cause du nombre relativement élevé d'évasions (327).²¹⁷

(d) Les premiers transports ne partent pas encore de la voie ferrée qui longe la caserne Dossin mais bien de la gare de Malines ou de Muizen (à proximité de Malines). Les internés juifs sont donc conduits à la gare de Malines en camion et parfois à pied.²¹⁸ Le départ de Muizen peut être lié au fait que les 16^e et 17^e convois déportent des Juifs mis au travail dans le nord de la France, et que ces trains passent par Muizen et non par la caserne Dossin.²¹⁹ Muizen est également la gare de triage la plus proche de Malines. Ce n'est qu'après plusieurs mois apparemment qu'on se rend compte que le transport de plusieurs centaines de personnes vers une gare voisine n'est pas efficace, après quoi la Sipo-SD ordonne explicitement à la SNCB de disposer les convois directement à la caserne de Dossin.

²¹² En dus niet 'Deutsche Arbeitseinsatz' zoals werd gespeculeerd in: Nico Wouters, *Het transport van de Joden*. Zie: Andreas Engwert & Susanne Kill (Hrsg.), *Sonderzüge*, 48-49 en informatie bezorgd aan de auteur door Paul Van Heesvelde dd. 15 oktober 2023.

²¹³ Nota Groepsdirectie Ongevallen aan Rulot dd. 23 april 1943, Dossier nr. 308 (A1052/43) dd. 27 april 1943, *Dossiers 727-2729 Sabotages 1943*, Ach. NMBS/SNCB.

²¹⁴ Marion Schreiber en Jan Gielkens, *Stille rebellen*, 177; Verklaring van Otto Siegburg aan de Substituut van de Krijgsauditeur dd. 15 augustus 1948 (document nr. 98), *Gerechtigd Dossier Otto Siegburg dossier II/A, Archief Militair Gerecht*, Rijksarchief.

²¹⁵ PV ondervraging Hans Berlin dd. 13 februari 1948 (doc. nr. 23), *Gerechtigd Dossier Otto Siegburg dossier II/A, Archief Militair Gerecht*, Rijksarchief.

²¹⁶ Marie-Anne Weisers, *La justice belge, les bourreaux allemands et la Shoah*, Bruxelles, 2020, 178-181.

²¹⁷ Laurence Schram, *Dossin*, 43.

²¹⁸ *Idem*, 44.

²¹⁹ *Idem*, 230.

4.4.8. L'itinéraire le plus utilisé sur le territoire belge va de Malines à Boortmeerbeek, Wespelaar, Wijgmaal, Louvain, Boutersem, Tirlemont, Landen, Waremme, Anse, Liège-Guillemins, Verviers, Welkenraedt, Astenet et jusqu'à Aix-la-Chapelle.²²⁰ L'itinéraire n'a pas pu être reconstitué avec certitude pour chaque transport et nous savons que le trajet est parfois modifié.²²¹

(a) Le premier transport passe probablement par Visé et donc par Saint-Trond et Tongres, au nord de Liège.²²²

(b) Plusieurs transports ultérieurs passent par Liège-Guillemins avant de se rendre à Welkenraedt et Astenet. Les 14^e et 15^e transports suivent le trajet au nord de Liège via Louvain, Saint-Trond, Tongres, Visé et Rémersdael jusqu'à Aix-la-Chapelle.²²³

(c) Le célèbre 20^e transport emprunte le même itinéraire : via Muizen, Boortmeerbeek, Louvain, Boutersem, Tirlemont, Drieslinter, Saint-Trond, Kuttekoven, Looz, Tongres, Visé et Rémersdael jusqu'à Aix-la-Chapelle.

(d) Le 22^e transport juif prend un itinéraire de déviation vers le nord, probablement pour des raisons de sécurité après l'incident avec le 20^e transport. Après Boortmeerbeek, le 22^e transport se rend à Haacht et Rotselaar, puis à Hasselt et Bilzen pour continuer vers l'Allemagne via Maastricht aux Pays-Bas.²²⁴ Ces trains partent désormais tôt le matin et circulent pendant la journée.

(e) Certains des derniers convois empruntent également un itinéraire néerlandais. C'est du moins le cas du 26^e convoi, qui traverse les Pays-Bas jusqu'à Vught et rejoint ainsi le camp de Westerbork au nord, avant de poursuivre sa route vers Auschwitz via Brême, Magdebourg, Leipzig et Görlitz.²²⁵ Dans le camp de Westerbork aux Pays-Bas, 691 Juifs et 245 Roms s'ajoutent à ce transport.

4.4.9. Jusqu'à 400 Roms vivaient en Belgique pendant l'entre-deux-guerres.²²⁶ La plupart des Roms sont transportés à la caserne Dossin entre novembre 1943 et janvier 1944 et sont déportés via le « transport Z » du 15 janvier 1944. Les wagons séparés transportant 352 Roms sont rattachés au 23^e transport de Juifs pour former un seul convoi. On estime qu'ils représentent 70 % de l'ensemble de la « population

²²⁰ En dan verder naar Eschweiler, Düren, Ehrenfeld, Keulen, Wuppertal, Hagen, Soest, Lippstadt, Paderborn, Kassel, Eisenach, Erfurt, Leipzig, Dresden, Görlitz, Bunzlau, Liegnitz, Breslau, Oppeln, Kattowitz en Auschwitz. Laurence Schram, *Dossin*, 45.

²²¹ Idem, 45.

²²² Idem, 45.

²²³ Idem, 46.

²²⁴ Idem, 48.

²²⁵ Idem, 49.

²²⁶ Lydia Chagoll en José Gotovitch, 'Zigeuners': Sinti en Roma onder het hakenkruis, Antwerpen, 2008; Frank Seberechts, 'Uit welke reden is het dat wij verjacht worden?' *De vervolging van de zigeners in België in de eerste helft van de twintigste eeuw*, Brussel, rapport van het CegeSoma, 2008.

tzigane » de Belgique et du nord de la France. Il s'agit du plus grand transport individuel de Tziganes en Europe pendant la Seconde Guerre mondiale.²²⁷

4.4.10. Les autres transports Z : les 218 Juifs originaires de pays amis de l'Allemagne sont également déportés dans des trains spéciaux portant la lettre de code « Z ». Il s'agit de Juifs hongrois, turcs et espagnols, protégés de l'extermination directe par le statut d'ami de leur pays avec le Troisième Reich.²²⁸ Le transport est assuré par des voitures de troisième classe.²²⁹ L'un de ces « transports Z » part le 13 décembre 1943, transportant 132 Juifs. Les 64 femmes et enfants sont acheminés à Ravensbrück, et les 68 hommes à Buchenwald. Le train ne part pas de Malines mais bien de la gare du Nord à Bruxelles.²³⁰ Ce transport est également effectué avec des wagons de troisième classe.²³¹ Parmi ces Juifs, 75 survivront. Le 19 avril 1944, 14 Juifs hongrois sont déportés dans un « transport Z » vers Bergen-Belsen. Après un séjour de trois à quatre semaines, ils sont à nouveau déportés à Auschwitz-Birkenau, où quatre d'entre eux survivront. Les 72 Juifs restants sont déportés le 23 février 1944 (29 personnes) et le 20 juin 1944 (43 personnes) vers le camp français de Vittel.²³² Ce transport est marqué de la lettre « E », qui désigne les prisonniers politiques devant être échangés avec des prisonniers de guerre allemands dans le cadre de relations diplomatiques.²³³

Comme pour les prisonniers politiques, les itinéraires et le matériel roulant varient, mais après l'utilisation de voitures de troisième classe, on va vers l'utilisation de wagons de marchandises plus sécurisés.

4.4.11. Les leçons à tirer du 20^e transport : l'acte de sabotage contre le 20^e transport de Juifs est aujourd'hui un événement emblématique dans notre mémoire collective. Il s'agit en effet d'un événement unique dont l'importance symbolique n'est pas négligeable.²³⁴ L'action unique de trois jeunes résistants (Youra Livchitz, Jean Franklemon et Robert Maistriau) a également eu pour effet que davantage de sources concernant ce transport ont été conservées.²³⁵ Cela a permis d'identifier le personnel de bord belge : le conducteur August Buvens, le chauffeur Dessent et le gardien-chef Emiel Cammaerts de Muizen pour la première partie du trajet²³⁶ et le conducteur

²²⁷ Laurence Schram, *Dossin*, 279-282.

²²⁸ Idem, 26.

²²⁹ Interview Nina Ariel (Inv. 24), Archief Stichting Auschwitz.

²³⁰ Laurence Schram, *Dossin*, 28.

²³¹ Marie-Anne Weisers, *La justice belge*, 180.

²³² Laurence Schram, *Dossin*, 26.

²³³ Idem, 30.

²³⁴ Daniel Weyssow, Jo Struyven, Roland Baumann, *Paysages d'évasion du XXe convois*, Bruxelles, 2023.

²³⁵ Nota Groepsdirectie Ongevallen aan Rulot dd. 23 april 1943, bestand nr. 308 (A1052/43) dd. 27 april 1943, *Dossiers 727-2729 Sabotages 1943*, Arch. NMBS/SNCB;

²³⁶ Idem.

Albert Dumon pour le trajet de Tirlemont à Tongres.²³⁷ Nous pouvons faire trois observations supplémentaires dans le cadre des questions relatives à la mise en œuvre des déportations.

(a) Cette action montre les difficultés qu'il y a à saboter et arrêter un train de déportation. Les Partisans armés²³⁸ et le Groupe G²³⁹, organisations de résistance spécialisées dans le sabotage et les attaques armées, rejettent l'action comme étant trop dangereuse. Le Mouvement National Belge s'est également exprimé dans ce sens.²⁴⁰ Si les trois résistants survivent, c'est probablement uniquement parce que les Allemands supposent qu'ils ont en face d'eux un commando de partisans plus important. Les trois résistants parviennent à libérer 17 personnes (mais 219 personnes sautent ensuite elles-mêmes du train en marche). Chaque personne sauvée est évidemment un succès, mais ce nombre relativement faible montre à quel point il est difficile d'ouvrir les wagons sous le tir croisé des Allemands pour permettre à un grand nombre de personnes de s'échapper.

b) La deuxième observation concerne le personnel belge. En 1976, le conducteur Dumon est interrogé sur son rôle dans le transport.²⁴¹ Il est alors encore traité comme s'il avait aidé la résistance. Il est notamment insisté sur le fait qu'en tant que conducteur, il aurait roulé moins vite pour permettre aux gens de s'échapper. Des questions plus pertinentes ne sont alors pas posées, telles que : pourquoi a-t-il été choisi pour un travail pour lequel les Allemands avaient besoin de personnel « absolument fiable », a-t-il effectué d'autres missions de ce type, ne pouvait-il pas refuser ces missions, existait-il un groupe de conducteurs « fiables » pour ce type de travail ? Ce sont des questions qui nous paraissent évidentes aujourd'hui pour un conducteur de transport juif. Cela illustre surtout le fait que même en 1976, on n'était pas encore conscient de la nécessité de reconnaître l'éventuelle responsabilité du personnel belge.²⁴²

c) Le 20^e transport de Juifs du 19 avril 1943 n'a très probablement pas été arrêté par les trois résistants entre Boortmeerbeek et Haacht, à l'endroit où l'on pense depuis des décennies qu'il a été arrêté et où se trouve aujourd'hui un monument

²³⁷ Rapport d'une enquête faite le 17/03/1976 par HDB chez Albert Dumon concernant le XXe convoi des Israélites déportés de Malines (AOS-AVG-R.497/Tr.263412).

²³⁸ Maxime Steinberg en Laurence Schram, *Transport XX Malines-Auschwitz*, Bruxelles, 2008, 13-16; Marion Schreiber en Jan Gielkens, *Stille rebellen*, 188; *Offipresse*, nr. 15 dd. 10 augustus 1945, Dienst Archieven Oorlogsslachtoffers, Rijksarchief.

²³⁹ Maxime Steinberg en Laurence Schram, *Transport XX*, 13-16; Marion Schreiber en Jan Gielkens, *Stille rebellen*, 191.

²⁴⁰ Rapport d'une enquête faite le 19/09/1972 par HDB auprès de Monsieur Vandepoel au local du M.N.B. à Saint-Gilles. Actions en vue de provoquer l'évasion des Juifs appartenant au XXe convoi, Dienst Archieven Oorlogsslachtoffers/Rijksarchief.

²⁴¹ Rapport d'une enquête faite le 17/03/1976 par HDB chez Albert Dumon concernant le XXe convoi des Israélites déportés de Malines (AOS-AVG-R.497/Tr.263412), Dienst Archieven Oorlogsslachtoffers/Rijksarchief.

²⁴² Voor de evolutie van dat bewustzijn: Lieven Saerens, 'Van vergeten naar gegeerd. Dossin en de Joodse herinnering', in *BTNG XLII*, 2012, 2-3, 138-169.

commémoratif. Dans le cadre de la présente étude, nous avons trouvé le rapport spécial d'accident qui a été établi après les faits.²⁴³ Ce rapport situe l'arrêt forcé entre le poste de block de Wespelaar-Tildonk et Hambos, quelques kilomètres après Boortmeerbeek. Les nombreuses déclarations d'après-guerre des résistants impliqués et des victimes libérées ne permettent jamais de définir clairement l'endroit exact de l'arrêt. Si certaines incohérences dans les documents officiels peuvent certainement jeter le doute, il est très probable que l'endroit exact de l'arrêt ne corresponde pas à l'endroit où a été érigé le mémorial.

4.4.12. Protestations : Les transports eux-mêmes ne sont pratiquement pas dénoncés par les autorités belges. Seule exception, le secrétaire général du ministère de la Justice belge Gaston Schuind proteste les 14 et 16 avril 1943 auprès de la *Militärverwaltung* contre le 20^e transport planifié au départ de la caserne Dossin.²⁴⁴ Il s'insurge contre le fait que des enfants en bas âge et des personnes âgées vont être déportés : « Des raisons humanitaires d'ordre supérieur m'obligent à attirer votre attention sur les problèmes que présente le transport de ces personnes (...). Selon toute vraisemblance, ces personnes âgées ne peuvent pas être utilisées comme main-d'œuvre en Allemagne. Dans ces conditions, il n'y a pas de raison évidente de les envoyer à l'Est. »²⁴⁵ Si au moins un secrétaire général est donc conscient de la nature problématique de ces déportations, cela ne donne lieu à aucune intervention de la part du secrétaire général Claeys au sein même de la SNCB.

4.4.13. Nettoyage des wagons : On peut trouver une référence indirecte aux transports dans la convention conclue entre la SNCB et le ministère de l'Intérieur (administration de la Santé publique) pour décontaminer les trains en provenance de l'Est.²⁴⁶ Durant l'été 1944, ces wagons doivent être décontaminés dans les gares de Bressoux (Liège), de Schijnpoort et de Dokken (Anvers). La décontamination est effectuée par le personnel médical du ministère, le nettoyage ultérieur par le personnel de la SNCB. Il est question du « (...) lavage des wagons, enlèvement de la paille, etc. »²⁴⁷ Il s'agit peut-être, même si on ne peut pas le prouver, d'une trace bureaucratique des transports de Juifs ou de prisonniers politiques. Il s'agit de wagons qui reviennent de l'« Est », on parle de paille et il y a un risque lié à l'hygiène. Les

²⁴³ Dossier nr. 308 (A1052/43) dd. 27 april 1943, *Dossiers 727-2729 Sabotages 1943*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁴⁴ Marion Schreiber en Jan Gielkens, *Stille rebellen* 218-219.

²⁴⁵ Zoals geciteerd in: Marion Schreiber en Jan Gielkens, *Stille rebellen*, 219.

²⁴⁶ Op 15 september 1942 was over dat thema al eens een algemeen bericht aan het personeel verzonden. Bericht E38, 15 september 1942, P. 52-53, Livre d'ordres 1940-1944, Dossier nr. 46 'législation, généralités', *Archives de la SNCB - Service du Personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre Mondiale*, Rijksarchief.

²⁴⁷ 'lavage des wagens, enlèvement de la paille, etc....' Dispositions exécutoires administration de la Santé Publique dd. 6 juli 1943, *Dossier 765. Beleidsdocumenten NMBS tijdens de Tweede Wereldoorlog*, Arch. NMBS/SNCB.

wagons ont donc servi à transporter une cargaison vivante vers l'Est, plus que probablement des personnes.²⁴⁸

4.4.14. Locomotives belges à Auschwitz : Six carnets techniques concernant les locomotives ont été conservés par un chef de secteur technique qui les a transmis à la famille d'un collègue après la guerre. Il s'agit des carnets techniques des *Abgabelokomotive* et *Leihlokomotive* transférés par la SNCB à la *Reichsbahn*. Il s'agit de six locomotives de type 81 (G8), construites pour les charges lourdes.²⁴⁹ Une première locomotive intéressante porte le numéro 8564 et provient de l'atelier de Jemelle et du dépôt de Ronet (près de Namur). Cette locomotive est transférée à la *Reichsbahn* le 16 juin 1942. Elle est enregistrée au service technique de l'atelier de Gleiwitz plus d'un an plus tard, le 19 août 1943. Certains des camps extérieurs d'Auschwitz-Birkenau sont situés à cet endroit. Les prisonniers sont notamment affectés à la réparation des trains pour le compte du *Reichsbahnausbesserungswerk* (RAW) à Gleiwitz I. Le formulaire d'inscription indique : « *An Bahnbetriebswerk : Auschwitz* ». ²⁵⁰ Des travaux d'entretien sont effectués sur cette locomotive à Katowice en Pologne, ville située à une quarantaine de kilomètres d'Auschwitz, au cours du second semestre 1942 et au printemps 1943. Un carnet technique similaire a été conservé concernant la locomotive n° 8254. Il s'agit d'une *Leihlokomotive* de Liège, originaire du dépôt de Renory.²⁵¹ Le train arrive à Renory le 3 mai 1942 et est vraisemblablement transféré à la *Reichsbahn* allemande peu de temps après. Ce train est réparé entre le 5 et le 6 août 1943 à Bialystok, une grande ville du nord-est de la Pologne avec une forte présence juive. Ces carnets concernant les locomotives ne contiennent malheureusement que des informations purement techniques. Au moins une des locomotives peut cependant être localisée à Gleiwitz près d'Auschwitz en 1943, ce qui confirme qu'il y a de fortes chances que ces locomotives belges aient été utilisées dans des transports de déportation.

4.2.+4.3.+4.4. Conclusion : En raison de la destruction des sources d'archives concernant les déportations au niveau opérationnel, nous ne disposons que de sources indirectes et fragmentaires qui ne donnent qu'un aperçu anecdotique. Nous sommes relativement bien informés en ce qui concerne les transports de Juifs. En revanche, nous ne disposons pratiquement pas de chiffres, de données et d'aperçus concernant les transports de travailleurs forcés belges. Pour la SNCB, l'organisation des trains de déportation s'inscrit pleinement dans le cadre des « prestations militaires » à livrer aux Allemands (conclusion 4.1).

²⁴⁸ '(...) en vue d'assurer, dans les meilleures conditions, la désinfectisation des voitures et wagons venant de l'est ». Brief directeur Nachtergaele aan de HVD-Brüssel, 23 juli 1944, E-2.02, *Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁴⁹ Informatie uit een privécollectie, verschaft door een anonieme bron aan de auteur op dd. 8 september 2022.

²⁵⁰ Carnet technique nr. 8564 Atelier de Jemelle. Nr. 305 Ronet Remise, dd. 29 maart 1944. Privécollectie, verschaft door een anonieme bron aan de auteur op dd. 8 september 2022.

²⁵¹ Carnet technique nr. HL 8254 Type 81, Privécollectie, verschaft aan de auteur door een anonieme bron op dd. 8 september 2022.

De l'utilisation de wagons de troisième classe (pour les Juifs et, en partie, pour les prisonniers politiques) et de wagons cellulaires (pour les prisonniers politiques), on passe à des wagons de marchandises, évolution logique compte tenu des préoccupations en matière de sécurité. Certains changements dans la mise en œuvre concrète - les itinéraires empruntés, le matériel utilisé - dépendent de la disponibilité du matériel roulant et des lignes sur lesquelles les conducteurs et le matériel disponibles peuvent circuler. Les déportations de Juifs, de Roms et de travailleurs forcés sont spécifiquement organisées par le *Mittleuropäische Reisebüro* (MER). Il en va très probablement de même pour les transports de prisonniers politiques.

4.5. Règlement financier

4.5.1. Les archives de la direction des finances n'ont pas été conservées. Les délais de conservation des documents financiers étaient limités pendant et après la Seconde Guerre mondiale.²⁵² Les bordereaux de remboursement étaient conservés pendant deux ans, les factures ou autres documents portant un timbre fiscal l'étaient pendant trois ans et les livres de caisse probablement pendant dix ans. Dans les années 80, les factures de la SNCB étaient conservées pendant 30 ans. Les documents financiers ont probablement été détruits au fil des décennies pour des raisons pratiques, par exemple lorsque les services déménageaient. Seuls les comptes mensuels de la Direction de la Voie pour les années 1941-1944 ont été conservés dans les archives du service de documentation de la SNCB.²⁵³ Les documents du conseil d'administration, de l'assemblée générale et les rapports annuels ne révèlent pas non plus de chiffres sur les transactions financières avec les Allemands.

4.5.2. Frais pour le transport allemand engagés par la SNCB :

(a) Sur la base de l'ordonnance du 14 août 1940, la WVD déclare qu'elle doit gérer le réseau belge dans l'intérêt du pays occupé et que cela implique certains frais. La WVD invoque en la matière l'article 49 de la Convention de La Haye.²⁵⁴ La SNCB versera 206,4 millions de francs belges à la WVD (principalement pour les frais de personnel allemand) entre août 1940 et avril 1941. L'État considère qu'il s'agit de frais d'occupation et les prend en charge.²⁵⁵ Il est possible que la WVD ait abandonné ce système en avril 1941, car, après cette date, les « frais d'exploitation » de la WVD

²⁵² E-mails van Lawrence Van Haecke (Archief en Documentatiecentrum NMBS) aan de auteur dd. 4 en 5 oktober 2023.

²⁵³ *Situation mensuelle de comptes 1941-1944 (L.C. 12)*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁵⁴ , R 5-ANH. I/102 *Allgemeines 1939-1940, 1944, 1954-1955. Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen 1940 bis 1944 (1940 - 1954)*, Bundesarchiv Berlin.

²⁵⁵ Brief secretaris-generaal Plisnier dd. 5 juli 1941 aan Rulot, *Dossier P - Documents Divers. Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 2*, Arch. NMBS/SNCB

sont réglés de manière centralisée à partir du *Militärverwaltung* de Bruxelles, par le biais des frais d'occupation payés par la Belgique²⁵⁶.

(b) On retrouve également les réquisitions classiques au titre de l'article 52 de la Convention de La Haye. Il s'agit des biens de la SNCB tels que les bâtiments, mais aussi le pétrole et le charbon, les outils et même le petit matériel de bureau. En principe, un reçu de réquisition ou « reçu de consommation » doit être remis systématiquement au ministère des Finances à cet effet. Il arrive cependant souvent que ce reçu de réquisition ne soit pas établi et que le paiement ne se fasse pas. En avril 1941, il est décidé d'inscrire ces réquisitions sur le compte spécial d'occupation de la SNCB, afin que l'État belge puisse les rembourser ultérieurement.²⁵⁷

(c) Le programme de réparation de tous les dommages causés à l'infrastructure, y compris les bâtiments, représente une deuxième catégorie de dépenses considérable qui ne fait pas vraiment l'objet de discussions : ces dépenses seront enregistrées sous le poste ordinaire de « dommages de guerre » et seront imputées en tant que telles à l'État belge.

(d) La SNCB prend également en charge le coût du matériel roulant confisqué par l'Allemagne (*Abgabelohe*). Ces frais sont comptabilisés dans le poste « *Wehrmacht Belgien* ». Les « indemnités » prévues à l'article 53 de la Convention (saisie des moyens de transport) ne couvrent pas les frais de réparation.²⁵⁸ Par conséquent, la WVD (qui deviendra la HVD après juin 1942) refuse de prendre en charge ces coûts. La SNCB comptabilise alors les frais de réparation sous le poste « Dépenses d'exploitation-matériel de traction », avec la mention « outillage des locomotives prêtées au Reich ». ²⁵⁹

(e) Le coût le plus important est celui du transport sur le réseau belge pour le compte de l'occupant allemand. Selon l'ordonnance d'août 1940, la SNCB doit supporter ces coûts. Il s'agit probablement d'un montant « tout compris » : le prix pour l'utilisation du matériel, de toutes les infrastructures et les frais de personnel.²⁶⁰

²⁵⁶ R 5-ANH. I/102 *Allgemeines 1939-1940, 1944, 1954-1955. Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen 1940 bis 1944 (1940 – 1954)*, Bundesarchiv Berlin.

²⁵⁷ PV zitting B.C. 18 april 1941, *B.C. Notulen boîte 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁵⁸ Brief Rulot aan het min. Financiën dd. 3 juli 1941, *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (...). Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁵⁹ Note pour les Services du Matériel, december 1940 (doc. 5bis), *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (...). Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB; WVD dd. 15 december 1940 aan de NMBS, *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (...). Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB; Inspecteur Larosse aan directeur Verkoyen dd. 3 december 1942, *Documents remis par M. Rulot le 10 mars 1945 (F3/8), Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁶⁰ Van Audenhove spreekt over 'kosteloos gebruik van spoorwegen, post, telegraaf en telefoon'. Marcel Van Audenhove, *Geschiedenis van de gemeentefinanciën. 4. De Tweede wereldoorlog*, Brussel, 1984, (20).

Le comité permanent en prend acte le 23 août 1940. Comme pour les frais de réparation pour le matériel que la SNCB doit céder, la SNCB estime qu'il s'agit en réalité de « frais d'occupation » à la charge de l'État belge. Ce coût est donc également enregistré dans un « compte spécial » de la SNCB.²⁶¹ Le rapport annuel de 1940 indique à propos de ce transport sur ordre allemand : « (...) le règlement devra être réalisé plus tard ».²⁶² Les frais d'occupation inscrits au compte spécial de la SNCB s'élèvent déjà à 2 489 millions de francs belges à la fin de 1942. La partie de ce que la SNCB appelle les « transports militaires » (vraisemblablement tous les transports commandés par les Allemands) représente 2 004 millions de francs belges (cela représente 200 millions de francs belges en 1940).²⁶³ Les 485 millions restants comprennent donc des réparations imposées sur du matériel confisqué, des services et des achats divers.²⁶⁴

(f) En 1941-1942, la SNCB négocie un remboursement avec les secrétaires généraux et la WVD. Les secrétaires généraux refusent cependant d'engager l'État belge à rembourser ces frais. D'une part, ils ne veulent pas surcharger l'État²⁶⁵, d'autre part, ils semblent penser que la SNCB aura plus de chances de réclamer après la guerre des réparations à la *Deutsche Reichsbahn* que l'État belge à l'État allemand. L'expérience de la Première Guerre mondiale joue peut-être un rôle à cet égard. Pour sa part, la WVD (qui deviendra la HVD à partir de juin) est prête en mars et juin 1942 à payer une sorte de redevance ou de « loyer » pour le matériel roulant confisqué.²⁶⁶ Le secrétaire général Claeys s'y oppose parce que la SNCB pourrait ainsi se rendre coupable de collaboration économique.²⁶⁷ Le secrétaire général Oscar Plisnier s'y oppose également car il se rend peut-être compte que ce type de paiement sera répercuté sur la Banque d'émission et donc sur la Banque Nationale de Belgique. Le déficit commercial allemand se chiffre entre temps en milliards de francs belges. À la fin de l'Occupation, la SNCB est par exemple confrontée à un déficit important et à une dette impayée pour les frais d'occupation et les dommages de guerre (voir point 4.5.4.).

²⁶¹ PV zitting B.C. 23 augustus 1940, B.C. Notulen boîte 2 1937-1941, Arch. NMBS/SNCB; Nota Rulot over de hervatting van 1940 (p. 24), *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1, Dossiers Rulot – Annexes au Rapport I*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁶² '(...) le règlement devra être réalisé plus tard'. Rapport présenté par le Conseil d'Administration dd. 23 mai 1941, *Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁶³ Idem.

²⁶⁴ Rapport présenté par le Conseil d'Administration dd. 28 mai 1943, *Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁶⁵ Herman Van der Wee en Monique Verbreyt, *A small nation*, 143.

²⁶⁶ PV zitting B.C. 19 november 1943, B.C. Notulen boîte 2 1937-1941, Arch. NMBS/SNCB; Herman Van der Wee en Monique Verbreyt, *A small nation*, 121.

²⁶⁷ Brief van Henning aan secretaris-generaal Claeys dd. 20 juni 1942, *Annexe au rapport en cause Rulot. AD Chapitre 3. Réparations et cession (...). Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

**Total des dommages de guerre et des frais d'occupation dans la
comptabilité ordinaire de 1945²⁶⁸**

Nature	Montant
Transports	3 081 millions de francs belges
Réquisitions	654 millions de francs belges
Évacuation et rapatriement du personnel	272 millions de francs belges
Entretien et réparation du matériel roulant réquisitionné (confisqué)	294 millions de francs belges
Taxe allemande spéciale sur le charbon et les produits de combustion	79 millions de francs belges
Destruction par sabotage et guerre	43 millions de francs belges
Divers	32 millions de francs belges

Un accord est conclu avec le ministère des Finances après la guerre pour obtenir, sur la base d'estimations et d'extrapolations aussi fiables que possible, un remboursement des frais relevant du poste « dommages de guerre et frais d'occupation ». ²⁶⁹ Il n'a pas été examiné plus en détail quelle partie des dommages de guerre et des frais d'occupation ont pu être progressivement éliminés après la guerre dans le déficit global par le biais d'interventions d'État et de paiements de réparation.

4.5.3. Paiements pour le trafic international et les *Sonderzüge*

(a) En partie pour maintenir une apparence de normalité, un prix fixe est établi pour les *Sonderzüge* avant la guerre par la *Deutsche Reichsbahn*. La compagnie ferroviaire allemande se base pour cela sur le coût d'un trajet en troisième classe, à savoir quatre *pfennigs* par personne et au kilomètre courant. ²⁷⁰ Ce tarif est réduit de moitié pour les groupes à partir de 400 personnes. C'est également le prix demandé par le ministère allemand pour les Polonais et Juifs déportés vers l'Est. Ce prix devient, par commodité, le tarif universel des *Sonderzüge*. À la mi-juillet 1942, le ministère allemand des Transports annonce que les « *Juden-Sonderzüge* » en provenance de Belgique, des Pays-Bas et de France seront facturés selon ce tarif. Il en va probablement de même pour les prisonniers politiques ou les travailleurs arrêtés. ²⁷¹

(b) Lors de mes recherches dans le cadre du livre *La Belgique docile* publié en 2007, j'ai supposé que les trains de déportation faisaient partie du poste de dépenses global des « prestations militaires » et des transports sur ordre des Allemands. ²⁷² Les

²⁶⁸ Rapport sur les Opérations de l'Exercice 1944, *Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁶⁹ *Dossier 646 Boîte B3530, Dommages de Guerre*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁷⁰ Andreas Engwert & Susanne Kill (Hrsg.), *Sonderzüge*, 47.

²⁷¹ Andreas Engwert & Susanne Kill (Hrsg.), *Sonderzüge*, 49.

²⁷² Nico Wouters, *Het transport van de Joden*.

trains de déportation sont ainsi noyés dans les coûts globaux de la SNCB pour les « prestations militaires ». Les recherches menées aujourd'hui nous permettent cependant de réfuter cette hypothèse. Dans le cadre de la présente étude, de nouvelles données ont été trouvées sur les transactions financières entre l'Allemagne et la SNCB. Ces informations ont été conservées grâce à l'arrêté-loi d'après-guerre du 27 juillet 1945. Cette loi oblige toutes les personnes physiques et morales qui ont reçu des paiements de l'Allemagne pendant l'Occupation à les déclarer aux autorités fiscales.²⁷³ La liste est transmise à la Banque d'émission par le directeur financier de la SNCB, M. Delory, le 12 octobre 1945 (voir annexes 1 et 2).²⁷⁴ Nous pouvons supposer que ces listes sont correctes et complètes, étant donné leur caractère obligatoire. Ces listes sont ensuite jointes en tant que documentation à une enquête judiciaire d'après-guerre sur la SNCB. Il s'agit d'une enquête un peu étrange. Aucun devoir d'enquête n'est effectué et l'auditorat militaire de Bruxelles clôture l'enquête par un non-lieu le 3 juin 1947. Le dossier judiciaire n'est en fait qu'un ensemble chaotique de documents administratifs financiers d'importance secondaire. Ce dossier judiciaire ne contient pas non plus de références à l'enquête judiciaire sur Rulot/Bomans/Schotte, et vice versa. C'est pourquoi cette étude de l'auditorat militaire de Bruxelles est restée dans l'ombre pendant quatre-vingts ans. Mais les listes des transactions financières allemandes se trouvent quelque part dans les documents rassemblés dans le cadre de ce dossier judiciaire. Il ressort des données établies en 1945 que la SNCB a bien reçu des paiements pour les transports internationaux effectués pour le compte de l'occupant allemand, parmi lesquels figurent très certainement la majorité des trains de déportation (voir annexes). On peut supposer que ces paiements sont inclus dans les recettes globales que la SNCB mentionne dans ses rapports annuels, mais ils n'y sont pas mentionnés séparément.

(a) Ces paiements sont très probablement réglés par l'intermédiaire de la Banque d'émission belge. Nous n'avons pas de certitude absolue car les archives de la Banque d'émission ne contiennent aucune trace de la SNCB ni des payeurs allemands. Les archives du service du Séquestre, qui contiennent les archives confisquées des services et entreprises allemands, ne contiennent pas non plus de dossier sur le MER-Bruxelles.

(b) De toutes les agences de voyage internationales qui ont effectué des paiements à la SNCB, nous n'avons trouvé qu'un petit dossier « Mitropa » dans les archives de la Banque d'émission. Mitropa est la *Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagen Aktiengesellschaft*. Il pourrait s'agir des paiements figurant dans les

²⁷³ 'Besluitwet betreffende de aangifte van betalingen verricht onder de bezetting, door of voor rekening van hetzij Deutsche, hetzij in een door Duitschland bezet land gevestigde autoriteiten, lichamen, ondernemingen en staatsonderhoorigen', in *MB/BS* dd. 27 juli 1945, 4807-9.

²⁷⁴ Brief van Delory (directeur Financiën) dd. 12 oktober 1945 aan de Emissiebank, 1945 – *Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (Chemins de fer belges)*, Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

tableaux transmis par la SNCB sous le poste Mitropa-Amsterdam. Le dossier contenu dans les archives de la Banque d'émission signale des paiements d'une valeur totale de 2 688 841,94 francs belges (dont 299 302,37 francs belges par le biais du clearing (*Allgemeine Warenverkehrsgesellschaft*) et 2 389 539,57 francs belges par le biais des certificats des *Dienststellen* allemands, qui sont des *Feldposten* au sein de la Wehrmacht dont le paiement ne commence que le 9 mars 1942).²⁷⁵ Il s'agit très probablement de missions ou de congés de cadres allemands.

(c) Toutefois, si nous n'avons pas l'entière certitude que les paiements allemands à la SNCB ont été réglés par l'intermédiaire de la Banque d'émission belge, on peut s'attendre à ce que ce soit le cas pour une grande partie des paiements. Lors de la réunion du comité permanent du 24 octobre 1941, il est dit à propos du paiement des réparations aux locomotives allemandes (« Locomotives de la *Reichsbahn* ») : « Il résulte des pourparlers en cours que les paiements seront effectués à l'intervention du clearing ».²⁷⁶ Dans une lettre adressée à une entreprise allemande, le directeur Parisse déclare : « Ce paiement aura lieu par la voie du clearing belge-allemand ».²⁷⁷ Le système de clearing fait référence à la Banque d'émission. Cela confirme qu'au moins une partie (et peut-être la totalité) des paiements allemands à la SNCB ont été effectués par l'intermédiaire de la Banque d'émission.

(d) Les paiements allemands à la SNCB ne sont malheureusement pas traçables ou identifiables. En effet, des paiements qui n'ont rien à voir avec les relations commerciales régulières entre la Belgique et l'Allemagne sont également effectués par l'intermédiaire de la Banque d'émission. Il s'agit notamment du soutien aux mouvements de collaboration, des salaires des Belges travaillant en Allemagne ou des achats allemands sur le marché noir.²⁷⁸ Il est également possible de camoufler de cette façon les livraisons militaires interdites. Les livraisons de ce type sont enregistrées auprès de la Banque d'émission avec la communication « *laut besonderer Mitteilung* » (« sur ordre spécial »), ce qui signifie que la livraison de certains biens et services devient intraçable.²⁷⁹ En mars 1942, près de 70 % de toutes les transactions sont ainsi enregistrées d'une manière anonyme. Cela pose des difficultés pour le recouvrement des paiements, et pose également un problème de droit pénal. On en arrive à une suspension des versements en 1942 et finalement à

²⁷⁵ Verzameltabel dd. 18 juli 1947, *Dossier C 21316 Mitropa*, *Archieven van de Emissiebank*, Rijksarchief Brussel (Cuvelier).

²⁷⁶ 'Il résulte des pourparlers en cours que les paiements seront effectués à l'intervention du clearing'. PV zitting B.C. 24 oktober 1941, *B.C. Notulen boîte 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB; Onderzoekskommissie, uittreksel PV vergadering permanent comité dd. 24 oktober 1941, *Dossier nr. 4650, Parisse Maurice*, SNCB-RA.

²⁷⁷ 'Ce paiement aura lieu par la voie du clearing belge-allemand'. Brief Parisse aan Henschel & Fils (Kassel) dd. 16 juli 1944, *Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (Chemins de fer belges)*, *Archief van het Militair Gerecht*, Rijksarchief Brussel.

²⁷⁸ Verrekend via de *Wehrmachtsverrechnungskasse* en de *Allgemeine Warenverkehrs Gesellschaft*. Herman Van der Wee en Monique Verbreyt, *A small nation*, 333.

²⁷⁹ Herman Van der Wee en Monique Verbreyt, *A small nation*, 284.

un remaniement majeur du système.²⁸⁰ Or il s'avère que la communication « *laut besonderer Mitteilung* » est également utilisée pour les paiements à la SNCB. Il n'y a donc aucun moyen de vérifier à quoi étaient affectés ces paiements. Nous disposons heureusement des paiements par catégorie ainsi qu'un aperçu des payeurs. Ci-dessous sont listés les paiements allemands à la SNCB pendant la Seconde Guerre mondiale, par catégorie :

Paiements allemands à la SNCB par l'intermédiaire de la Banque d'émission²⁸¹

Paiements pour le trafic ferroviaire international	409 270 301 francs belges (61,4 %)
Réparation du matériel roulant	185 222 849 francs belges (27,7 %)
Paiements pour les voyages en train (internationaux) par l'intermédiaire d'agences de voyage	57 313 963 francs belges (8,6 %)
Prélèvements sur les stocks	8 514 617 francs belges (1,2 %)
Cession de machines-outils	4 695 693 francs belges (0,8 %)
Paiements pour le trafic des chariots postaux	871 240 francs belges (0,1 %)
Cession des pommes de terre	639 568 francs belges (0,1 %)
Total	666 528 231 francs belges

La SNCB reçoit ainsi au total plus de 666,5 millions de francs belges pour des services rendus à l'occupant allemand ou à des autorités subordonnées au Reich allemand.²⁸²

(c-1) Il y a tout d'abord les paiements pour la réparation du matériel roulant (27,7 %). Ces paiements ne commencent qu'en janvier 1942. Toutes ces factures sont payées par la *Hauptverkehrsdirection* de la *Reichsbahn* à Berlin. Il ne s'agit pas de paiements pour du matériel roulant belge saisi (*Abgabelokomotive*). Il s'agit à la fois de matériel roulant belge prêté à l'Allemagne (*Leihlokomotive*) et de réparations de matériel roulant allemand (*Reichslokomotive*). Les réparations du matériel roulant de la *Reichsbahn* sont normalement facturées par la SNCB, puisqu'il n'est pas déployé sur le réseau belge et ne relève donc pas de la Convention de La Haye.²⁸³ Il s'agit d'un service commercial d'une entreprise à une autre. À côté de ces coûts importants s'ajoutent vraisemblablement toutes sortes de petits travaux d'entretien.²⁸⁴ Il

²⁸⁰ Idem, 289.

²⁸¹ Brief van Delory (directeur Financier) dd. 12 oktober 1945 aan de Emissiebank, 1945 – Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (*Chemins de fer belges*), Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

²⁸² PV centrale dienst voor documentatie dd. 24 april 1946 en 21 mei 1946, 1945 – Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (*Chemins de fer belges*), Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

²⁸³ Dossier 765. *Beleidsdocumenten NMBS tijdens de Tweede Wereldoorlog*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁸⁴ Dossier 747 *Dommmages de Guerre Anvers-Dam*, Arch. NMBS/SNCB.

est également possible que ces paiements englobent les paiements provenant de la production de matériel roulant allemand par des entreprises privées belges. Il semblerait que la SNCB ait agi comme une sorte de sous-traitant de la WVD et plus tard de la HVD et qu'elle ait donc facturé des entreprises privées pour le compte des Allemands.²⁸⁵

(c-2) Deuxièmement, on retrouve les paiements pour les machines-outils, qui ne sont effectués qu'entre juin et décembre 1942. Il s'agit d'une transaction « ordinaire » impliquant le paiement par des entreprises allemandes ou les chemins de fer nationaux de marchandises livrées.²⁸⁶

(c-3) Troisièmement, on trouve les prélèvements sur les stocks, payés à partir de novembre 1940, et qui se sont poursuivis pendant toute la durée de l'Occupation. Les commandes proviennent de divers services publics ou entreprises allemands, mais la plupart des paiements, et les plus importants, sont effectués par la *Hauptverkehrsdirektion* à Bruxelles. Il s'agit très probablement uniquement de paiements pour la remise en état du matériel roulant saisi. La SNCB est tenue de livrer le matériel roulant en parfait état et le coût en la matière est à charge de la société elle-même. Les paiements déclarés aux Finances en 1945 indiquent que la SNCB a bien reçu une compensation pour le matériel roulant « saisi » après sa livraison.

(c-4) Les paiements pour le trafic ferroviaire international commencent en mai 1940, pendant la campagne des dix-huit jours. Les 409 millions de francs belges pour le trafic ferroviaire (61,4 % du montant total) ne concernent que le trafic international. Tous les paiements proviennent du trafic commandé par les compagnies ferroviaires étrangères. La grande majorité des donneurs d'ordre et des payeurs sont les compagnies ferroviaires nationales du Luxembourg, de l'Italie, de la France, de la Norvège, du Danemark, de la Roumanie et d'autres pays. Outre les compagnies ferroviaires nationales de l'Europe occupée, il s'agit également des « *Mittleuropäischer Eisenbahnverwaltungen* ». Il s'agit d'une association, fondée en 1932, d'organisations ferroviaires privées et publiques, qui ne sont d'ailleurs pas uniquement allemandes. Cette association représente de loin la plus grande part dans ce poste du trafic ferroviaire international : 55 paiements pour un total de 309 720 594 francs belges, ce qui équivaut à près de 76 % du montant total de cette catégorie. Le premier paiement pour « *Verein Berlin* » est effectué en février 1941, le dernier en septembre 1944. Il n'y a qu'une seule entrée pour les chemins de fer nationaux des Pays-Bas, en février 1942, pour

²⁸⁵ Verklaring Cammermans, s.d. (document nr. 33), Principaux chefs d'accusation à charge de M. Rulot, Directeur Général de la SNCB, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁸⁶ Brief Parisse aan 'Henschel & Fils' (Kessel) dd. 6 juli 1944, 1945 – *Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (Chemins de fer belges)*, Archief van het Militair Gerecht, Rijksarchief.

le montant marginal de 16 637 francs belges. En l'occurrence, il ne s'agit probablement pas de déportations étant donné que les payeurs sont principalement d'autres compagnies ferroviaires nationales, mais plutôt de transport international régulier.

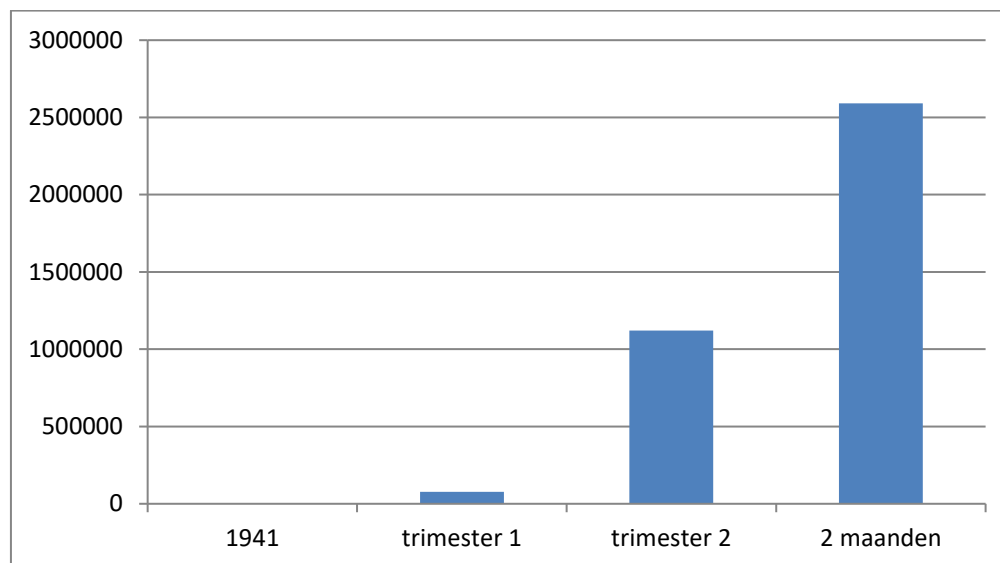
(c-5) À cela s'ajoutent près de 57 314 millions de francs belges pour les « voyages effectués par l'intermédiaire d'agences de voyage internationales » (voir annexe). Parmi ces transactions, il faut en fait surtout surveiller les paiements du *Mitteleuropäische Reisebüro* (MER) (voir point 4.4.3-a). Cette société a été fondée en 1917 en tant qu'agence de voyage touristique allemande. En 1937, le MER était notamment chargé d'organiser les grands voyages de groupe proposés dans le cadre du programme national-socialiste *Kraft durch Freude*, qui permettait aux travailleurs allemands d'entreprendre des voyages bon marché, avec des *Sonderzüge* à grande échelle. Grâce à un télégramme conservé, nous savons que le MER était chargé de payer les trains de déportation des Juifs provenant des Pays-Bas, de Belgique et de France.²⁸⁷ Il s'agit d'un court télégramme daté du 14 juillet 1942 et adressé aux directions régionales de la *Reichsbahn* allemande. Le court télégramme se lit comme suit : « Calculer le coût pour les trains spéciaux de Juifs en provenance de Belgique, de France et des Pays-Bas via Aix-la-Chapelle, Neuburg, Neuschanz pour le transport de la main-d'œuvre vers Auschwitz O/S pour les lignes ferroviaires du Reich conformément au décret - 15 Tpsg 268 - du 26.7.1941. Veiller à la continuité de l'enregistrement par le MER. »²⁸⁸ En outre, nous savons que le même MER est responsable des paiements pour les *Sonderzüge* utilisés pour les travailleurs forcés. Les deux bureaux du MER, celui à Bruxelles et celui à Berlin, sont les plus gros payeurs de la SNCB dans cette catégorie. Le premier paiement du *Mitteleuropäische Reisebüro Brüssel* ou MER-Bruxelles à la SNCB est effectué en mai 1941 pour un montant de 29 362 francs belges.

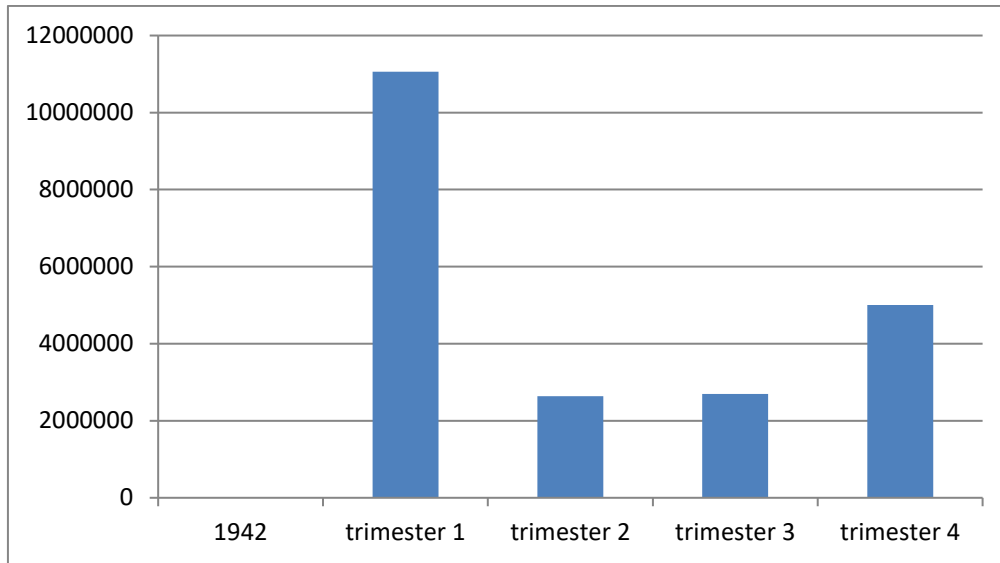
Tableau des recettes des agences de voyage internationales (pertinentes)

Agence de voyage	Pourcentage
Mitteleuropäische Reisebüro Bruxelles	73 %
Mitteleuropäische Reisebüro Berlin	15 %
Lissone-Lindeman La Haye	10 %
Muller La Haye	0,7 %
Mitropa Amsterdam (Mitteleuropäische Schlaf- und Speisewagen Aktiengesellschaft)	0,6 %
Heyman's La Haye	0,2 %
Nederlandse Reis Vereeniging La Haye	0,02 %

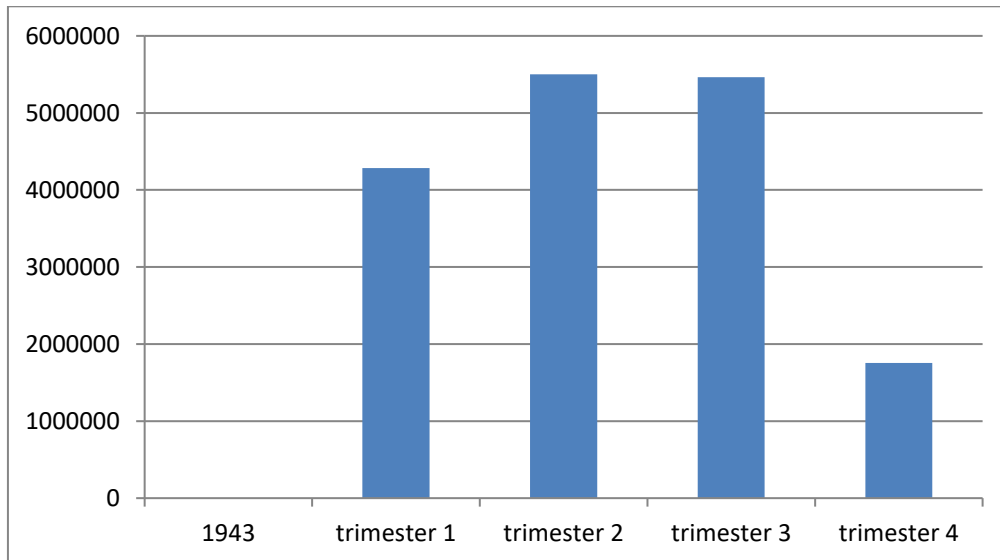
²⁸⁷ Raul Hilberg, *Die Vernichtung der europäischen Juden* vol. 9, Berlin, 1999, 682.

²⁸⁸ 'Gebühren für Juden-Sonderzüge von Belgien, Frankreich, Holland über Aachen, Neuburg, Neuschanz zum Arbeitseinsatz nach Auschwitz O/S für Reichsbahnstrecken nach Erlass - 15 Tpsg 268 - vom 26.7.1941 berechnen. Durchgehende Abfertigung durch MER veranlassen'.

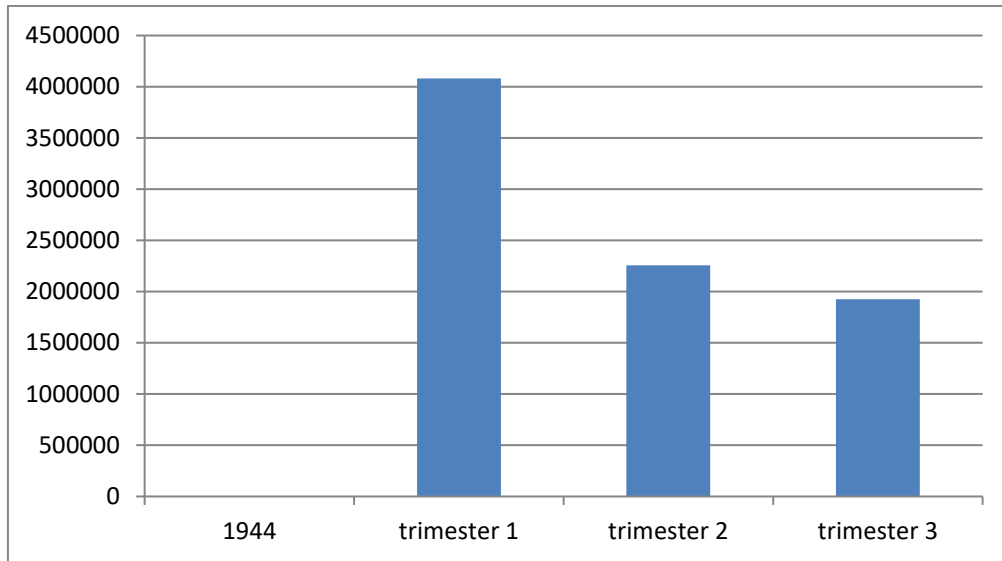
Paiements par trimestre MER Bruxelles et MER Berlin à la SNCB 1941***Paiements par trimestre MER Bruxelles et MER Berlin à la SNCB 1942***



Paiements par trimestre MER Bruxelles et MER Berlin à la SNCB 1943

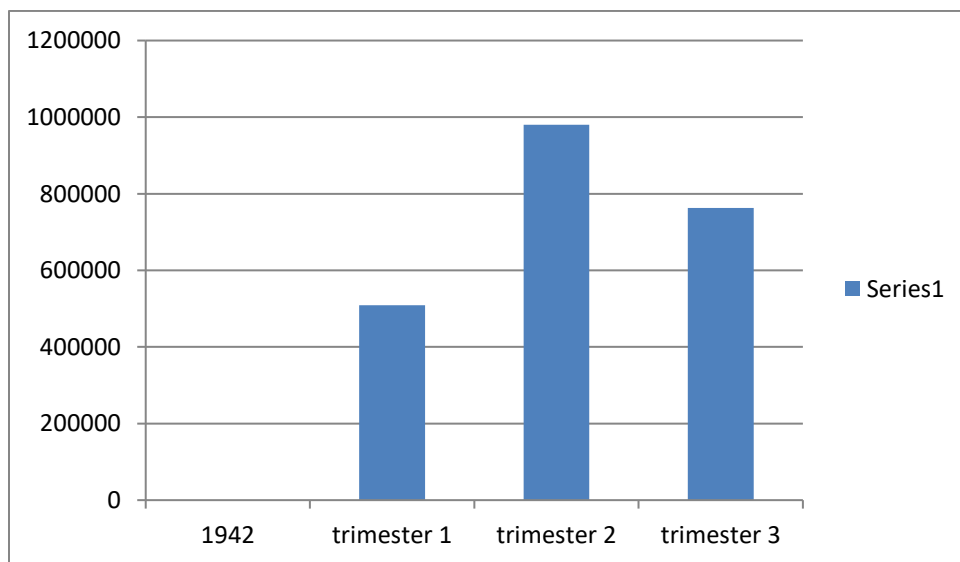


Paiements par trimestre MER Bruxelles et MER Berlin à la SNCB 1944

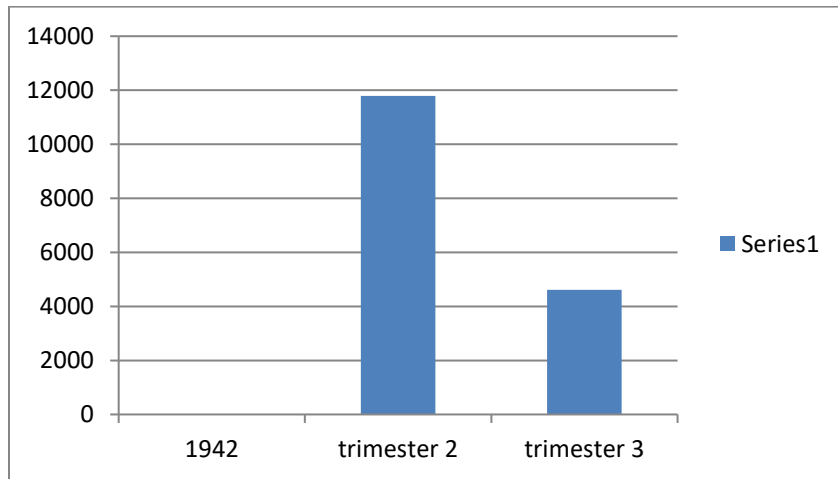


Les graphiques ci-dessous mettent en évidence les paiements du MER Berlin à la SNCB, avec le nombre de déportations de Juifs en dessous.

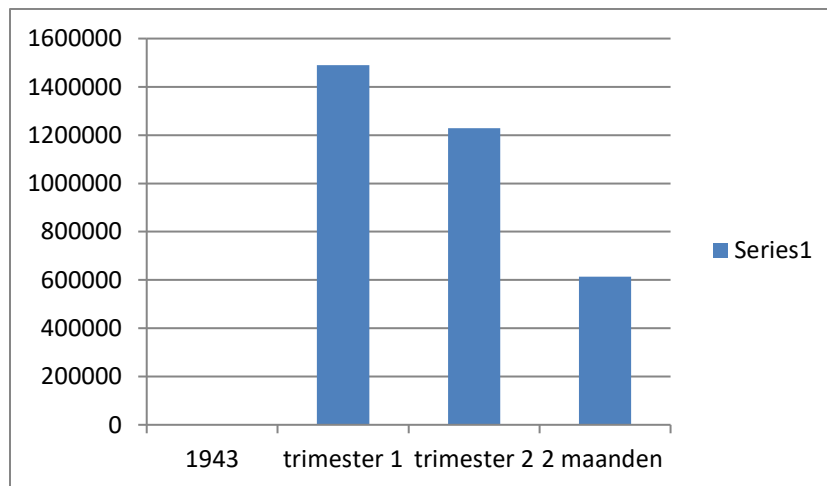
Paiements MER Berlin à la SNCB 1942



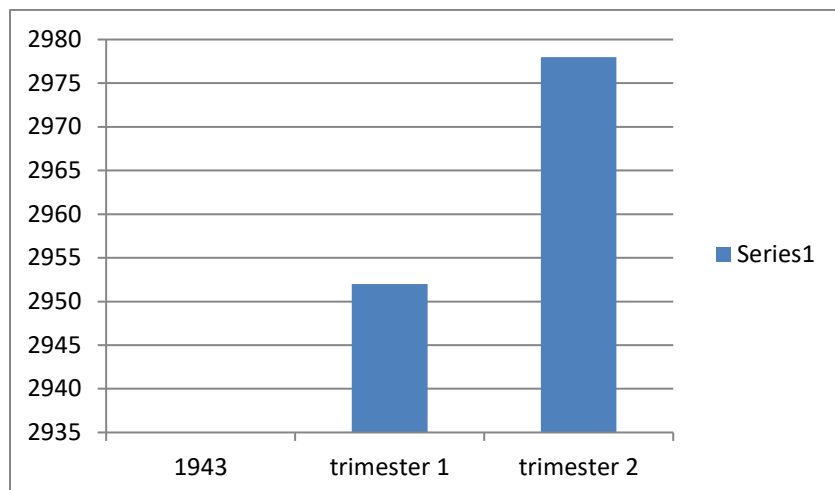
Transports de Juifs (nombre absolu de déportés) 1942



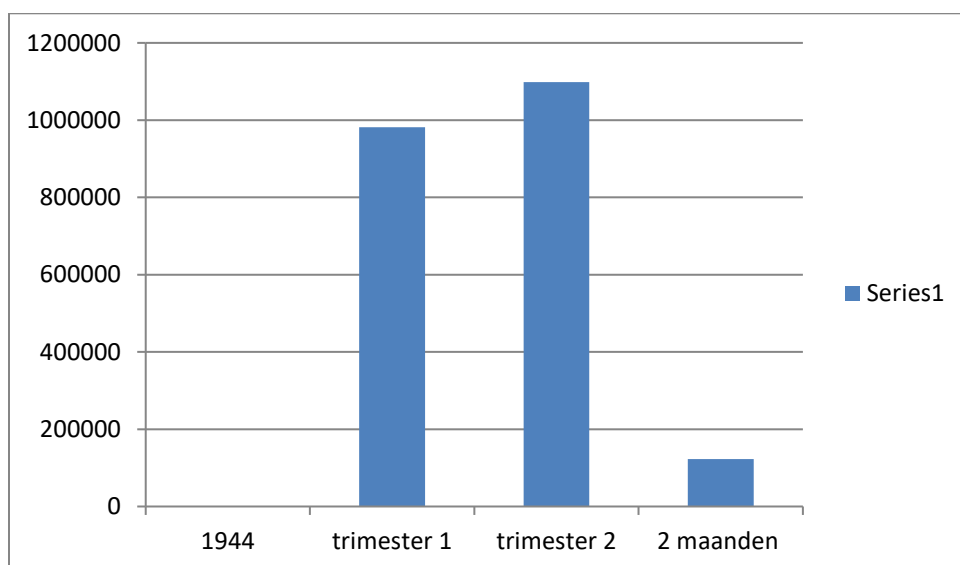
Paiements MER Berlin à la SNCB 1943



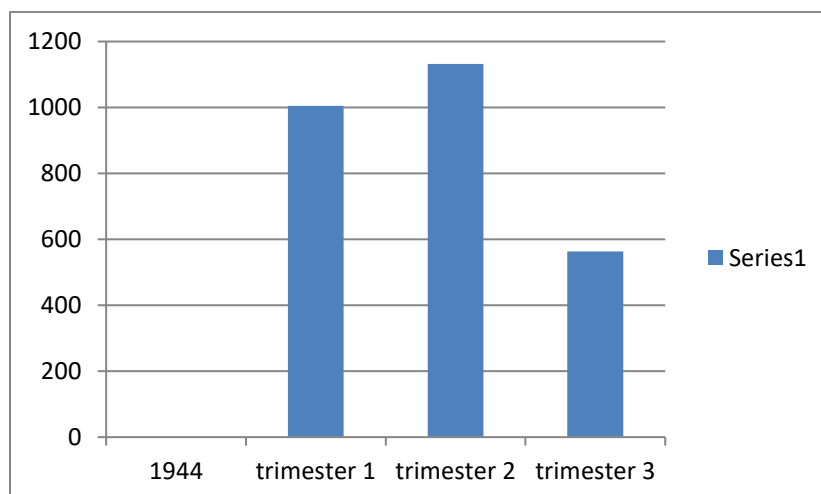
Transports de Juifs (nombre absolu de déportés) 1943



Paielements MER Berlin à la SNCB 1944



Transports de Juifs (nombre absolu de déportés) 1944



(c-6) Seuls les graphiques de 1944 présentent une certaine similitude. Il n'est cependant pas possible d'établir une corrélation générale entre les paiements du MER-Berlin et les transports de Juifs pour l'ensemble de l'Occupation. Il est difficile d'établir une corrélation entre les paiements du MER et les trains de déportation. Tout d'abord, nous ne savons pas si les paiements étaient effectués immédiatement. Un paiement effectué en août peut porter sur une prestation réalisée plusieurs mois auparavant. Ensuite et surtout, nous ne disposons pas d'un aperçu précis des trains de déportation qui ont servi à acheminer les quelque 16 081 prisonniers politiques déportés et des quelque 189 542 travailleurs forcés belges. Nous ne disposons pas de données exactes pour tous les transports, en particulier pour le groupe le plus important de travailleurs forcés. En l'absence de ce tableau d'ensemble, il n'existe pas de données permettant d'établir une corrélation entre les paiements et les flux de déportations. Par conséquent, dire qu'il y a une distinction entre les paiements du MER à Bruxelles et du MER à Berlin est de la pure spéculation. Il est probable que le MER était compétent pour tous les *Sonderzüge* allemands qui circulaient sur le réseau belge. Une distinction logique entre Bruxelles et Berlin pourrait être que le MER de Berlin payait pour les trains spéciaux de personnes de haut rang ou qui transportaient des cargaisons militaires spéciales. Dans ce cas, les paiements pour les déportations sont inclus dans le montant beaucoup plus élevé du MER de Bruxelles. Il s'agit en l'occurrence d'une spéculation raisonnée.

4.5.4. Conclusion concernant le paiement pour les trains de déportation à la SNCB

Le directeur financier Delory déclare après la Libération : « (...) Je n'ai jamais eu l'impression que la question financière ait pu intervenir dans la décision relative aux trains militaires ». ²⁸⁹ Il veut sans doute dire par là que la SNCB n'a pas été guidée

²⁸⁹ (...) Je n'ai jamais eu l'impression que la question financière ait pu intervenir dans la décision relative aux trains militaires'. Brief dd. 29 maart 1945 van dir. Financiën Delory aan

par un esprit de lucre excessif concernant la question de l'organisation des transports sur commande allemande, ce que la doctrine Galopin interdit d'ailleurs également. Cette affirmation se vérifie pour l'ensemble du transport allemand en Belgique : la SNCB n'a pas été payée par la WVD/HVD pour l'essentiel du trafic (militaire) allemand en Belgique. Néanmoins, il est un fait que la SNCB a été payée par l'Allemagne pour le trafic international, notamment par l'intermédiaire du MER. De ce fait, nous pouvons également conclure qu'il est quasi certain que la SNCB a été payée pour les trains de déportation. La SNCB a reçu exactement 41 946 243 francs belges du MER Bruxelles et 8 767 214 francs belges du MER de Berlin au cours de l'Occupation. Bien qu'il ne soit pas possible d'établir une corrélation précise entre ces transactions financières et les trains de déportation individuels, il est presque certain qu'elles ont servi à payer les trains de déportation de Juifs, de Roms, de travailleurs forcés belges et, très probablement, de prisonniers politiques. Tout d'abord, les télégrammes allemands confirment que le MER était responsable de la gestion des trains de déportation des Juifs de Belgique et des travailleurs forcés du nord de la France via la Belgique.²⁹⁰ Le télégramme du ministère des Transports du *Reich* sur les déportations de Juifs du 14 juillet 1942 stipule explicitement que « les tarifs pour les trains spéciaux de Juifs provenant de Belgique, de France, des Pays-Bas (...) destinés à travailler à Auschwitz » doivent toujours être calculés selon le taux standard. Nous savons que cette directive centrale a été appliquée en France et aux Pays-Bas ; il est pratiquement impossible que la Belgique soit la seule exception. Deuxièmement, et c'est le plus important, nous disposons des données détaillées relatives aux transactions financières. Les trains internationaux réguliers font clairement l'objet d'un tableau de paiement séparé et n'ont donc rien à voir avec les paiements du MER (voir annexes). Compte tenu du profil et des missions du MER, les trains internationaux pour lesquels le MER paie la SNCB ne peuvent être que les nombreux *Sonderzüge*.

4.5.5. L'impact financier de l'Occupation

(a) Pendant l'Occupation, les dépenses de la SNCB explosent en raison des dommages de guerre, des dépenses liées à l'Occupation et de l'augmentation des frais de personnel (avec plus de 25 000 nouveaux recrutements). Les recettes, qui proviennent normalement essentiellement de l'exploitation du réseau, diminuent

de onderzoekscommissie over de secretarissen-generaal, *Dossier P – Documents Divers. Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 2*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁹⁰ 'Gebühren für Juden-Sonderzüge von Belgien, Frankreich, Holland (...) zum Arbeitseinsatz nach Auschwitz'. Telegramm Eisenbahnministerium (Reichsverkehrsministerium) aan de Reichsbahndirektionen dd. 14 juli 1942, *Ger. Rep. 388 Akten nr. 454, Bl. 056*, Hauptstaatsarchiv Düsseldorf. Zie ook: Andreas Engwert & Susanne Kill (Hrsg.), *Sonderzüge*, 4; Bericht 16 C, dd. 2 maart 1942 – « *Transport sur les lignes belges d'ouvriers engagés soit en Allemagne par l'industrie allemande, soit en France par la Wehrmacht* ». Verschaft aan de auteur door Paul van Heesvelde.

surtout en 1940 et 1944. Les transports belges s'effondrent entre mai et septembre 1940. L'année 1940 se solde finalement par un déficit de 673 millions de francs belges (le déficit était de 138,9 millions de francs belges en 1939).²⁹¹ Les déficits cumulés depuis 1931 portent le déficit total de la SNCB à 1 492 millions de francs belges au début de l'année 1941. Les transports belges enregistrent une reprise remarquable en 1941. Les recettes ne cessent d'augmenter pour atteindre 80 % des revenus d'avant-guerre. La SNCB clôture pourtant chaque année d'Occupation avec un déficit. Par rapport à 1938, les frais de personnel ont augmenté de 33,7 millions de francs belges en 1942.²⁹² En 1941, la direction augmente déjà les tarifs d'environ 20 % pour éliminer le déficit, une mesure qui doit d'abord être approuvée par la WVD.²⁹³ En 1942, le conseil d'administration prévoit de commencer à résorber le déficit de manière structurelle. Mais, à la fin de l'année 1942, les transports commencent à diminuer lentement en raison de la pénurie de matériel, ce qui entraîne une nouvelle baisse des recettes.²⁹⁴ Bien que les recettes atteignent 2 820 millions de francs belges en 1942, le déficit du budget ordinaire de 1942 reste de 916 millions de francs belges. C'est sans compter les coûts de la guerre qui sont comptabilisés séparément et qui s'élèvent déjà à 2 489 millions de francs belges à la fin de l'année 1942, comme nous l'avons déjà mentionné.²⁹⁵ Le déficit cumulé du budget « ordinaire » atteint 2 957 millions de francs belges en 1942. L'année 1943 se clôture avec un déficit annuel de 558,6 millions de francs belges et l'année 1944 avec un déficit annuel de 573,1 millions de francs belges.²⁹⁶ Le déficit augmente à nouveau en 1944, les recettes de cette année n'atteignant que 46,5% des recettes de 1943. La SNCB clôture l'année 1944 avec un déficit cumulé de 2 999,9 millions de francs belges.²⁹⁷ Sur ce montant, 2 180,9 millions de francs belges (72,5 %) ont été accumulés au cours des quatre années de guerre.²⁹⁸ Ces 72,5 % ne comprennent pas les transports pour les Allemands, les réparations du matériel pour les Allemands et les réquisitions. La réparation des infrastructures n'est pas non plus incluse dans ce montant. Le coût de la réparation des dommages, 1 132 millions de francs belges à la fin de 1944, sera à la charge de l'État belge au titre des dommages de guerre. Au début de l'année 1945, la SNCB elle-même estime le coût total de l'Occupation à 4 926 millions de francs belges, dont 62,5 % pour l'organisation de transports sur ordre allemand.

²⁹¹ Rapport présenté par le Conseil d'Administration dd. 23 mai 1941, *Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁹² PV zitting B.C. 8 januari 1943, *B.C. Notulen boîte 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁹³ 'Die belgischen Eisenbahnen in den Jaren 1942 und 1943', *R 5-ANH. I/94 Bd. 2 1940-1941. WVD bzw. HVD Brüssel einschl. EBA Lille, Nancy und Luxemburg, Zusammenarbeit (...)*, Bundesarchiv Berlin.

²⁹⁴ PV zitting B.C. 9 oktober 1942, *Idem*.

²⁹⁵ Rapport présenté par le Conseil d'Administration dd. 28 mai 1943, *Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁹⁶ PV zitting B.C. 2 februari 1945, *B.C. Notulen boîte 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁹⁷ Rapport sur les Opérations de l'Exercice 1944, *Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

²⁹⁸ *Idem*.

(b) L'État intervient pour les grands travaux de réparation des infrastructures dès le début de l'Occupation. Au 31 décembre 1940, la SNCB avait déjà reçu 600 millions de francs belges d'avances de l'État belge et emprunté 155 millions de francs belges à la Caisse d'avances et de prêts pour les réparations urgentes.²⁹⁹ Ce dernier montant s'avère n'être pas suffisant. En 1940, 192 millions de francs belges sont dépensés pour des travaux de réparation urgents, ce qui nécessite une intervention supplémentaire.³⁰⁰ Au début de 1941, 733 millions d'avances de l'État ont déjà été reçues.³⁰¹ Ces dépenses importantes sont normalement soumises au parlement, mais c'est le secrétaire général des Finances qui assume la responsabilité pendant l'Occupation. Le programme d'investissement sera dorénavant soumis à chaque fois au ministère des Finances, qui s'en prévaudra pour approuver un prêt (à un taux d'intérêt de 3,5 %).³⁰² Fin 1942, la SNCB reçoit déjà des avances sans intérêt pour un montant de 2 573 millions de francs belges de la part de l'État pour des dépenses urgentes. Elle reçoit également 769 millions de francs belges pour la réparation du réseau ferroviaire et 121,2 millions de francs belges pour les grands investissements (avec un taux d'intérêt de 3,5 %).³⁰³ Fin 1944, l'État transfère 1 132 millions de francs belges juste pour la réparation du réseau. Un accord est conclu avec le ministère des Finances après la guerre pour obtenir, sur la base d'estimations et d'extrapolations aussi fiables que possible, un remboursement des frais relevant du poste « dommages de guerre et frais d'occupation ». ³⁰⁴ Mais il n'y a pas encore d'accord avec l'État belge en 1945 pour ce que la SNCB appelle les frais ordinaires d'occupation, soit 4 926 millions de francs belges selon sa propre estimation. La manière dont ces frais d'occupation ont été progressivement épongés dans les années qui ont suivi la guerre n'a pas été examinée davantage.

4.5. Conclusion : La SNCB reçoit des paiements de la part des Allemands pour le trafic international commandé par les entreprises ferroviaires nationales, pour le trafic international commandé par les agences de voyage, pour la réparation du matériel roulant allemand et, pour des montants plus limités, pour la réparation du matériel roulant belge confisqué ou prêté, pour la fourniture de machines-outils, pour le trafic postal international et pour la vente de pommes de terre. Malgré la difficulté d'établir une corrélation précise entre les transactions financières et les trains de déportation individuels, il ne fait aucun doute que le MER de Bruxelles et/ou de Berlin ont utilisé ces paiements pour financer les trains de déportation de Juifs, de Roms et de travailleurs forcés belges. Il est très probable que ces

²⁹⁹ PV zitting B.C. 9 januari 1941, *B.C. Notulen boîte 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁰⁰ PV zitting B.C. 2 mei 1941, *Idem*.

³⁰¹ *Verslag over de exploitatie gedurende het veertiende boekjaar 1940*, NMBS, Brussel, 1941, Archief NMBS/SNCB.

³⁰² PV zitting B.C. 5 december 1941, *B.C. Notulen boîte 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁰³ Rapport présenté par le Conseil d'Administration dd. 28 mai 1943, *Jaarverslagen*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁰⁴ *Dossier 646 Boîte B3530, Dommages de Guerre*, Arch. NMBS/SNCB.

paiements aient aussi servi à financer les trains de déportation pour les prisonniers politiques, même si aucun document ne le confirme. Il est possible que le MER ait été compétent pour tous les *Sonderzüge* allemands sur le réseau belge. Une distinction logique entre les bureaux de Bruxelles et de Berlin pourrait être que le MER de Berlin payait pour les trains spéciaux de personnes de haut rang ou transportant des cargaisons militaires spéciales. La SNCB reçoit 41 946 243 francs belges du MER de Bruxelles et 8 767 214 francs belges du MER de Berlin pendant l'Occupation et est donc payée pour les trains de déportation. À la fin de l'Occupation, la SNCB affiche cependant un déficit cumulé sur son budget de 2 999,9 millions de francs belges, dont 72,5 % sont spécifiquement liés aux coûts de l'occupation. À cela s'ajoutent les 1 132 millions de francs belges de dommages causés au réseau ferroviaire, et que l'État belge supporte à titre de dommages de guerre.

5. Résistance, épuration et réparation

5.1. Protestations ouvertes de la direction

Bien que la direction accepte les prestations militaires comme un fait accompli dès le début de l'année 1941, il existe d'autres exigences allemandes contre lesquelles la direction proteste et qu'elle refuse même d'exécuter.

5.1.1. Le directeur général Rulot refuse d'exécuter l'ordre de la WVD du 8 février 1941 de soutenir activement l'occupation volontaire du personnel de la SNCB en Allemagne. Il est soutenu en cela par le conseil d'administration et les secrétaires généraux. Ce n'est qu'après l'assignation à résidence du secrétaire général Claeys que le directeur général Rulot accepte, à la demande expresse du comité des secrétaires généraux, de garantir les droits sociaux du personnel qui entre volontairement en service à la *Reichsbahn* allemande. La SNCB reviendra sur cette promesse après la Libération.

5.1.2. Le directeur général refuse d'exécuter l'ordre de mise au travail forcé de membres du personnel de la SNCB en Allemagne (6 octobre 1942). Là encore, il bénéficie de l'appui explicite du conseil d'administration et du secrétaire général Claeys. Jusqu'à la fin de l'Occupation, Rulot interviendra pour interdire toute coopération avec cette mesure allemande. La SNCB refusera notamment de donner des listes de noms de membres du personnel. Cette situation perdure jusqu'en 1944, lorsque de nombreux membres du personnel entrent dans la clandestinité ou s'absentent illégalement. Pendant toute la durée de l'Occupation, 3907 membres du personnel sont affectés au travail obligatoire. Vu l'arrivée massive de nouveaux collaborateurs, il s'agit globalement d'une victoire pour Rulot³⁰⁵.

5.1.3. La direction de la SNCB proteste contre l'utilisation de civils et de membres du personnel comme « boucliers humains » sur les transports militaires en 1943³⁰⁶. Entre septembre 1942 et août 1943, la direction de la SNCB se penche également sur la question de l'intégration de pièces d'artillerie antiaérienne allemandes sur les convois belges. Le directeur général Rulot y oppose un refus de principe et demande l'aval du conseil d'administration, de conseillers juridiques et de membres du comité Galopin. Ceux-ci confirment qu'il s'agit d'une participation directe à des opérations militaires³⁰⁷. Le directeur général Rulot interdit à son personnel d'intégrer les wagons équipés d'artillerie antiaérienne allemande dans les convois ferroviaires et de les

³⁰⁵ PV interrogatoire Rulot dd. 16 décembre 1944, *Dossier C: Déclarations et productions de M. Rulot, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB

³⁰⁶ Lettre de Rulot à la *Hauptverkehrsdirektion* dd. 23 août 1943 et 12 février 1944, Lettre de Henning à la *Hauptverkehrsdirektion* dd. 13 septembre 1943, n° 756, E-2.02, *Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Archives de la SNCB

³⁰⁷ Consultation du 6 avril 1943, *Dossier Wagons de D.C.A. dans les trains, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 2*, Arch. NMBS/SNCB; Principaux chefs d'accusation à charge de M. Rulot, Directeur général de la SNCB, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB; PV séance B.C. 19 mars 1943, B.C. Procès-verbaux boîte 2 1937-1941, Arch. NMBS/SNCB.

remorquer. Il menace même implicitement de mettre fin à la coopération³⁰⁸. Un semblant de compromis est finalement trouvé, grâce auquel, dans la pratique, les Allemands ont le champ libre pour continuer à agir sans contrôle. La SNCB n'est pas en mesure de contrer les Allemands. Cette pratique s'amplifiera encore après l'arrestation de Rulot en février 1944³⁰⁹, illustrant ainsi, une nouvelle fois, le pouvoir de fait de l'occupant allemand. Pourquoi Rulot proteste-t-il contre cette mesure et non contre les prestations et livraisons militaires au sens plus large ? Cela tient probablement, d'une part, à ce que la sécurité du personnel est ici directement en jeu et, d'autre part, à l'évolution du contexte de l'Occupation. L'état d'esprit de Rulot lui-même a évolué et, en 1943, il commence à être excédé par l'attitude dictatoriale et non fiable de la HVD.

5.1.4. Parmi les autres refus manifestes de la direction, citons le refus de licencier le personnel condamné par la justice militaire allemande, le refus de faire payer les déplacements en train des députés et des sénateurs, le refus de transmettre aux Allemands les dossiers du personnel sanctionné et le refus de confier le contrôle des passeports au personnel³¹⁰.

5.1.5. En termes d'impact réel, la principale forme politique d'« opposition » - le terme 'résistance' n'est pas applicable ici - est la politique de recrutement et la politique sociale de la SNCB. Sous l'Occupation, l'entreprise recrutera environ 25.000 membres du personnel supplémentaires, dont la plupart ne sont, strictement parlant, pas nécessaires³¹¹. Les effectifs passent de 72.556 en 1939 à 97.862 au printemps 1944³¹². L'on finance donc des recrutements là où il n'y en a pas besoin³¹³. Parmi les milliers de personnes embauchées figurent également des étudiants universitaires et des séminaristes, qui peuvent ainsi poursuivre leurs études³¹⁴. Le recrutement de personnel muni de faux papiers n'est pas rare. Il arrive même parfois que des membres du personnel vivant dans la clandestinité soient réembauchés sous un faux nom. L'objectif de cette politique, qui s'inscrit dans le droit fil de la doctrine Galopin, est d'empêcher la déportation de main-d'œuvre belge. De ce point de vue, la politique de l'emploi de la SNCB est une réussite. Pendant toute la durée de l'Occupation, 3907

³⁰⁸ Lettre de Rulot à la HVD dd. 24 mars 1943, *Dossier Wagons de D.C.A. dans les trains, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 2*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁰⁹ (1132 millions de BEF fin 1944) entièrement à charge de l'État.

³¹⁰ Note 'Divers' par Rulot, *Archives Nolet de Brauwere (AA807)*, CegeSoma/Rijksarchief

³¹¹ Rulot au ministre des Communications dd. 29 janvier 1951, *Relations avec le ministère des Transports, N° 127 Fonds Hermann*, Archives de l'État Namur.

³¹² Madeleine Jacquemin, *Inventaire*, 10.

³¹³ PV interrogatoire Paul Nolet de Brauwere van Steeland, dd. 30 janvier 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³¹⁴ Lettre des assistants professionnels au ministre Pierlot dd. 2 octobre 1944, *Dossier n° 6153, Bomans*, SNCB-RA.

membres du personnel sont déportés pour être affectés au travail obligatoire³¹⁵. Ce nombre est finalement assez limité si on le compare au flux entrant de personnel. Mais cette politique se traduit par un surcoût important pour l'entreprise. L'on notera surtout ici le fait que l'entreprise parvienne à convaincre les Allemands d'accepter une telle politique de recrutement. Après la Libération, certains membres de la direction parlent d'un accord tacite avec les Allemands à partir de fin 1942, en vertu duquel l'occupant limiterait sérieusement le déploiement de personnel de la SNCB en Allemagne, à condition que la SNCB continue à recruter du personnel en Belgique pour maintenir le niveau de production et le volume de transport³¹⁶. La politique de l'emploi est une victoire à mettre à l'actif de Rulot, le prix à payer étant l'accroissement des prestations de services aux Allemands en Belgique.

5.1. Conclusion : Le directeur général proteste à de nombreuses reprises contre les ordres allemands entre 1942 et 1944 et refuse, malgré de lourdes pressions, d'exécuter certaines mesures allemandes. Ce faisant, il cherche toujours à obtenir l'aval du conseil d'administration et, le plus souvent aussi, des secrétaires généraux. Il refuse surtout de coopérer lorsque les intérêts du personnel sont en jeu, comme dans le cas du travail obligatoire ou lorsqu'il y va de la sécurité du personnel. Ses protestations croissantes sont certainement liées aussi à l'évolution du contexte global de l'Occupation en 1942.

5.2. La résistance organisée au sein de l'entreprise

5.2.1. Après la guerre, 6799 membres du personnel, soit 6,9 % des effectifs, sont reconnus comme résistants³¹⁷. En d'autres termes, la résistance est forte au sein de la SNCB. Ce nombre élevé peut s'expliquer par la priorité accordée par la résistance aux chemins de fer, mais il est également révélateur de l'insatisfaction d'une grande partie du personnel à l'égard de la politique de collaboration de l'entreprise. La première grande forme de résistance autour des chemins de fer concerne le renseignement. Le bureau des horaires est entièrement infiltré par les résistants en 1943. Ils transmettent immédiatement les informations sur les transports allemands par l'intermédiaire des services de renseignement. Plusieurs membres de la direction sont au courant de cette situation³¹⁸. La deuxième forme de résistance la plus importante est le sabotage. Il est impossible d'avancer un chiffre fiable du nombre de sabotages en lien avec les chemins de fer, car le décompte n'est pas toujours effectué de manière cohérente. Les petits actes de sabotage augmentent considérablement en 1941, et plus encore en 1942³¹⁹. De 55 sabotages majeurs en août 1943, ce nombre

³¹⁵ PV interrogatoire Rulot dd. 16 décembre 1944, *Dossier C: Déclarations et productions de M. Rulot, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³¹⁶ PV dd. 19 décembre 1944, déclaration Bunnan, Dessy, Bomans, *Dossier n° 6153, Bomans*, SNCB-RA; PV interrogatoire Rulot dd. 16 décembre 1944, *Dossier C: Déclarations et productions de M. Rulot, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³¹⁷ Madeleine Jacquemin, *Inventaire (...)*, 12.

³¹⁸ Lettre inspecteur en chef Tack dd. 19 février 1946 à la commission d'enquête, *Dossier n° 6229, Brixhe Emile*, SNCB-RA.

³¹⁹ Lettre Nolet de Brauwere dd. 28 octobre 1944 à propos des cas Lambotte et Pâques, *Dossier n° 4503, Lambotte Fernand*, SNCB-RA.

passé à 241 en novembre 1943³²⁰. Les sabotages deviennent aussi de plus en plus efficaces. Au cours de l'hiver 1943-1944, la résistance se concentre sur les principaux nœuds ferroviaires. Les gares de formation, avec leur système de commutation complexe et leurs ateliers, sont également des cibles majeures. Les principaux points névralgiques sont la région d'Ath dans le nord du Hainaut (d'où partent de nombreux trains transportant des matériaux de construction et des ouvriers vers les défenses militaires de la côte), les régions de Mons, Charleroi et Tournai (plaque tournante pour les transports de charbon) et enfin la région liégeoise (principalement des convois de transport de minerais et de charbon). De nombreux actes de sabotage sont perpétrés dans les Ardennes au printemps 1944, notamment contre des transports de bois. Les troupes allemandes et les transports d'armement constituent également des cibles privilégiées. En novembre 1943, 103 lignes ferroviaires sont rendues inutilisables et 32 locomotives sont détruites. Le même mois, 52 trains de minerai transportant une charge totale de 48.160 tonnes sont détruits par des attentats³²¹. La SNCB elle-même recense 3193 actes de sabotage sur toute la durée de l'Occupation. Elle dénombre 16 sabotages en 1941, 137 en 1942 et 880 en 1943. Pour l'année 1944, les sabotages sont au nombre de 2160, dont 1501 actes de sabotage pour la seule période de juin à août³²². Au cours du seul mois de mars 1944, les Allemands enregistrent une perte de 183.000 tonnes de minerais à la suite d'attentats³²³. Sans compter qu'en 1944, les bombardements alliés s'intensifient, eux aussi.

5.2.2. L'exemple le plus notoire d'une organisation de résistance distincte au sein de la SNCB est le groupe CF (Chemin de Fer). Ce groupe fondé en novembre 1941 par Georges Ronval, technicien et chef de service à la SNCB, est en contact avec divers groupes de résistance armée et services de renseignement et d'action. En 1943, il compte environ 350 membres, principalement des membres du personnel de la SNCB³²⁴. Particulièrement bien implanté dans la région de Mons, ce réseau mène de nombreuses activités, notamment de sabotage et de renseignement. Il joue un rôle majeur dans la transparence totale des transports allemands en matière de renseignements aux Alliés³²⁵. Vers septembre-octobre 1943, le groupe ferroviaire distinct que constitue le Groupe CF est intégré au Groupe G, une organisation de résistance nationale spécialisée dans le sabotage.

³²⁰ Willem Clemens Meyers, Frans Selleslagh, *“De vijand te lijf”: de Belgen in het verzet*, Anvers/Amsterdam, 1984 (76).

³²¹ Idem, 76

³²² *Statistiques des actes de sabotage, direction du service des dommages de la SNCFB*, AA69, Cegesoma/Rijksarchief.

³²³ Willem Clemens Meyers & Frans Selleslagh, *De vijand te lijf*, 76-77.

³²⁴ Lettre de Georges Ronval à De Beukelair, dd. 21 mars 1947, AA977/ CF25/Georges Ronval, Cegesoma/Rijksarchief.

³²⁵ Pour une étude de cas approfondie de cette organisation de résistance: Florence Matteazzi, «Qui s’y frotte, s’y pique». Aperçu de la résistance au sein de la SNCB durant la Deuxième Guerre mondiale, dans *BTNG*, (à paraître en 2024) ; Témoignage 25 février 1951, AA977/ CF25/Georges Ronval, Cegesoma/Rijksarchief.

5.2.3. Nous pouvons tirer des conclusions générales en nous basant sur l'échantillon des groupes régionaux de Liège (1201 résistants reconnus parmi le personnel), de Mons (1118 résistants reconnus parmi le personnel), du groupe plus restreint de Bruxelles (349 résistants reconnus parmi le personnel) et des membres du personnel résistants de la région de Malines, Louvain, Tirlemont et Landen (284 membres du personnel)³²⁶.

Une première caractéristique est qu'il s'agit d'une résistance fragmentée, avec une multitude d'organisations différentes opérant en parallèle³²⁷. Ainsi, pas moins de 25 organisations de résistance différentes sont actives au sein des groupes de Liège-Mons-Bruxelles, et il en va de même pour la région de Malines. Ces trois groupes ont pour caractéristique commune d'être constitués de membres comptant une longue expérience de la résistance, au sein de laquelle ils se sont engagés relativement tôt: 68 % étaient déjà actifs dans la résistance depuis deux ou trois ans et 30 % depuis trois ou quatre ans. Les principales catégories professionnelles représentées dans ces trois groupes sont les machinistes et accompagnateurs de train (12 %), les signaleurs (5 %), les rédacteurs (5,9 %), les commis (5,6 %), les machinistes-wagonniers (4,3 %), les chauffeurs (3,5 %) et les agents postaux (3,1 %). Il est également intéressant de noter que 47 % de ces résistants travaillaient à la SNCB depuis au moins 20 ans, ce qui montre que même le personnel qui a gravi les échelons au sein de l'entreprise n'a pas hésité à s'engager dans la résistance. Ces personnes sont d'ailleurs relativement âgées par rapport à l'âge moyen des résistants belges en général. En 1942, plus de la moitié (57 %) des résistants parmi le personnel de la SNCB ont entre 37 et 50 ans.

5.2. Conclusion : La résistance organisée est très présente dans l'entreprise et est aussi profondément ramifiée, 6,9 % de l'effectif du personnel étant officiellement reconnus après la guerre comme résistants. La résistance excelle dans le sabotage et surtout dans le renseignement sur le transport allemand. Il s'agit de réseaux décentralisés et relativement fragmentés qui opèrent en parallèle. La plupart de ces résistants sont des membres du personnel d'un certain âge, qui travaillent depuis un certain temps pour l'entreprise.

5.3. La résistance quotidienne et la doctrine Galopin

5.3.1. La SNCB offre ainsi un exemple concret de la manière dont la doctrine Galopin peut être mise en pratique par le biais d'un système de rendement réduit. La SNCB combine une gestion centralisée (voire autoritaire) avec une exécution décentralisée (voire fragmentée). Même si une telle pratique n'est pas anormale en soi dans les grandes organisations, elle engendre une situation ambiguë pendant l'Occupation. Au sein de l'entreprise, on prend progressivement conscience de l'existence, à côté de la

³²⁶ Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique*; Ruben Lateur, *Het verzet*.

³²⁷ Pour les chiffres en question, voir : Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique*.

réalité officielle des instructions et des communiqués, d'une autre réalité peut-être plus légitime. La doctrine Galopin est donc appliquée de manière décentralisée au sein des services et des réseaux. Progressivement, une réalité alternative se développe dans l'ombre ; les sabotages et les retards acquièrent pour ainsi dire un caractère structurel, au nez et à la barbe des Allemands. Ce travail de l'ombre révèle une réalité complexe, empreinte de relations humaines nuancées, qu'il convient en fait d'examiner au niveau microéconomique et concret du lieu de travail.

5.3.2. À partir de l'hiver 1942-1943, le contexte militaire bascule et la plupart des individus modifient leur comportement. Au cours des deux dernières années d'occupation, l'entreprise souffre beaucoup des bombardements alliés et des attentats. Le trafic ferroviaire se militarise et la SNCB devient de plus en plus partie prenante de la lutte militaire. Plusieurs problèmes se posent.

(a) En tant qu'employeur, la SNCB ne peut plus garantir la sécurité de son personnel. Alors que, durant les premières années de la guerre, il était déjà délicat d'obliger le personnel à effectuer des services pour le compte des Allemands, cela devient tout bonnement problématique en 1943.

(b) La réparation de tous les dommages constitue une charge supplémentaire pour le personnel. Dans ce contexte, les Allemands imposent des conditions de travail de plus en plus dures, sans l'accord de la SNCB³²⁸. La HVD se base à cet effet sur l'ordonnance allemande du 13 octobre 1942, qui dispose qu'en situation d'urgence, il peut être dérogé temporairement à la législation sur le travail.

(c) Certains indices montrent également que l'occupant allemand perd le contrôle de la situation. Les chefs d'atelier allemands qui n'atteignent pas les quotas sont rapidement remplacés par Berlin, tandis que le personnel belge peut rester en place³²⁹. C'est également la raison pour laquelle la HVD est contrainte d'augmenter ses effectifs de 10.000 à 18.000 unités en 1944³³⁰.

5.3.3. Le fonctionnement quotidien d'une entreprise mastodonte comme la SNCB offre une multitude de possibilités d'actions de résistance ponctuelle. Le nouveau système de gestion, mis en place en juin 1941, a un effet paradoxal : en plus d'une coopération plus étroite, il crée aussi les conditions d'une résistance. Perte de matériel, annonce erronée de destination, petits sabotages lors de la réparation d'une locomotive, sabotage de signaux, retards délibérés, dissimulation de messages destinés à la résistance dans les communications officielles, dissimulation d'outillage

³²⁸ PV réunion de la HVD avec la direction de la SNCB dd. 5 juin 1944, *Dossier n° 9430, Vertongen*, SNCB-RA; *Dossier n° 4183, Challe H.J.J.*, SNCB-RA.

³²⁹ 'Rapport relatif aux difficultés rencontrées pendant l'occupation allemande par M. Bertrand (277)', *Dossier N° 4122, Bertrand L.J.Gh.* SNCB-RA; Lettre Resch à Bertrand dd. 29 septembre 1945, *Dossier N° 4122, Bertrand L.J.Gh.*, SNCB-RA; Séance de la commission d'enquête 3 décembre 1946, déclaration M. Bertholet, *Dossier n° 4694, Puissant Franz Alfred*, SNCB-RA.

³³⁰ *Absetzungsbericht für den Bezirk der HVD Brüssel, R 5-ANH. I/101 Bd. 5, Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen 1940 bis 1944, 1940 - 1954*, Bundesarchiv Berlin.

dans les trains de prisonniers, non-signalement de clandestins ou de réfugiés dans les trains, etc. : l'éventail des possibilités est large. Une autre forme de résistance quotidienne et occasionnelle consiste à retarder les transports allemands en ne leur accordant pas la priorité. Ce type de résistance occasionnelle dépend fortement de la situation spécifique, d'autant plus que les contrôles sont nombreux sur le lieu de travail. Pour travestir certains sabotages en accidents, il faut pouvoir compter sur le soutien des collègues. Par ailleurs, le sabotage des locomotives peut aussi avoir un impact négatif sur le transport belge. Au quotidien, il s'agit de trouver un bon équilibre entre les petits sabotages, une gestion stratégique du matériel et des horaires.

5.3.4. Une autre forme de sabotage consiste à ne pas appliquer de sanctions. Plus important encore est le soutien en faveur de l'absentéisme croissant du personnel à partir de 1943. Les arrêts de travail du personnel pour cause de maladie prennent des proportions épidémiques en 1944. Dans le groupe de Mons, près de 40 % du personnel est en arrêt de maladie à un moment donné. Une lettre du *Militärverwaltung* datée de mai 1944 évoque même une absence de 70 % des machinistes pour cause de maladie³³¹. En 1943, un accord général tacite au sein de l'entreprise prévoit de soutenir ces absents, ce qui implique également une fraude aux certificats médicaux ou au système de pointage. En 1944, la direction refuse carrément de donner aux Allemands l'accès aux listes de noms. Les dirigeants de nombreux services soutiennent aussi l'engagement de leur personnel dans la résistance en leur apportant une aide matérielle ou en leur fournissant des alibis. Dans la pratique, le personnel (dirigeant) est donc censé, à partir de 1943, trouver lui-même le juste équilibre entre une productivité suffisante et les actes de sabotage.

(a) La direction générale est assurément impliquée dans le système global de retards et de diminution du rendement en 1944. Ainsi, le 17 mai 1944 (après l'arrestation de Rulot), plusieurs membres de la direction décident, en concertation clandestine avec la Société Générale, de retarder délibérément les travaux de réparation des infrastructures après les bombardements. Il s'agit surtout de retarder la réparation des ponts ferroviaires afin de compliquer le transport des chars.

(b) Toutes les déclarations et études d'après-guerre confirment cette diminution systématique de la productivité à partir de 1943. Il est difficile de chiffrer l'impact global de cette situation sur la production. Les chiffres, qui varient également d'une région ou d'un service à l'autre, sont impossibles à reconstituer car les données officielles ne sont pas fiables. Les heures de travail sont falsifiées³³². La commission d'enquête mise en place après la guerre constate que les chiffres de production ont été falsifiés par les Allemands eux-mêmes, afin de faire croire à Berlin que les résultats sont positifs. Selon Paulin Dufour, le schéma de production de Salzinnes en 1943 et 1944 atteint environ 50 % de sa capacité réelle³³³. Selon une autre

³³¹ Lettre de la *Militärverwaltung* à la direction de la SNCB dd. 24 avril 1944, N° 756, E-2.02, *Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Arch. NMBS/SNCB

³³² Commission d'enquête PV dd. 6 juin 1946, *Dossier n° 4748, Schepers René*, SNCB-RA.

³³³ 'Déclaration Dufour (n° 25)', Dossier n° 4328, Dufour Paulin, SNCB-RA.

estimation, la production de l'atelier de Salzinnes en 1943-1944 ne s'élève plus qu'à 30 % de ce qu'elle était en 1939³³⁴. Dans les ateliers du groupe de Liège, par exemple, les chiffres chutent brutalement, parfois de 50 %, surtout à partir de mai 1944³³⁵. La défense de Chantrell, directeur du matériel (depuis le début de 1943), utilise également le chiffre de 30 % de la productivité dans les ateliers³³⁶. Cette attitude est conforme à celle de bon nombre d'autres grandes entreprises ou secteurs. Sous l'Occupation, l'industrie sidérurgique belge ne produit plus que 25 % du chiffre d'avant-guerre, et ce avec un effectif de personnel globalement équivalent³³⁷. En 1942, 70 % de l'ensemble de la production de l'industrie de transformation sera destiné au marché belge et 26 % seulement sera destiné à l'Allemagne (4 % pour d'autres pays). Bien qu'il soit difficile d'avancer un chiffre global, en raison du manque de statistiques fiables et d'une grande variation locale par service, il semble que, pendant l'Occupation, la SNCB agit donc conformément à la doctrine Galopin en termes de production, de rendement et de transport.

5.3. Conclusion : La SNCB est un bel exemple d'application pratique de la doctrine Galopin sur le lieu de travail. Au sein de différents services et départements locaux, la production et les prestations de services sont systématiquement maintenues à un faible niveau à partir de 1943, grâce à de petits sabotages, des retards, un absentéisme massif et des fraudes aux heures de travail et aux chiffres de production. Il est impossible de chiffrer avec précision l'incidence économique de ces pratiques, notamment parce que les chiffres officiels ne sont pas fiables. S'il existe incontestablement des différences régionales, les estimations permettent néanmoins de supposer que, grâce à ce système décentralisé, la SNCB reste en tout cas en deçà du plafond imposé par la doctrine Galopin.

5.4. Pourquoi n'y a-t-il pas eu d'opposition aux déportations ?

Comment expliquer que, malgré la forte résistance observée au sein et autour de la SNCB, il n'y ait pas eu de résistance directe face à l'organisation des convois de déportation ?

5.4.1. La SNCB considère les trains de déportation comme une petite partie de la catégorie beaucoup plus vaste des transports effectués dans l'intérêt de l'Allemagne, ce que l'entreprise ferroviaire appelle généralement les « trains militaires ». La SNCB accepte dès 1940 d'effectuer ce genre de transports, prix inévitable de la collaboration avec les Allemands dans l'intérêt de la population belge. Sur la base de cette décision tacite, la SNCB accepte ensuite également d'exécuter d'autres ordres allemands non

³³⁴ Séance commission d'enquête dd. 11 juni 1946, *Dossier n° 4748, Schepers René*, SNCB-RA.

³³⁵ 'Mémoire répondant aux divers faits qui me sont reprochés (...)', *Dossier n° 4580, Maréchal E.*, SNCB-RA.

³³⁶ 'Conclusions pour M. Chantrell, directeur inculpé', *Dossier n° 4184, Chantrell Augustin*, SNCB-RA.

³³⁷ Michaël De Vlaminck & Luc De Vos, *De Belgische industriëlen*, 135

légaux. Au moment où les trains de déportation sont mis en place, la frontière cruciale a déjà été franchie aux yeux de beaucoup. L'avancée progressive vers les trains de déportation n'est ensuite même plus remise en question. Il s'agit donc d'un exemple classique de radicalisation progressive qui peut se produire dans le cadre d'un processus bureaucratique aveugle. Il est impossible de savoir quelles ont été les réactions du personnel ordinaire chargé de faire circuler les trains de déportation. Il est probable que seul le personnel « fiable » aux yeux des Allemands soit sélectionné pour ces missions. En tout état de cause, il n'y aura jamais de protestation de principe.

5.4.2. Pourquoi la SNCB ne se rend-elle pas compte qu'il s'agit en l'espèce d'une catégorie particulière de services ? Pendant l'Occupation, les trains spéciaux sont, pour l'entreprise, un dossier sans importance et même invisible, parmi les nombreux « vrais » problèmes. D'autres sujets de désaccord et d'autres intérêts sont bien plus importants pour la SNCB. Le fait que les trains de déportation ne soient jamais mentionnés dans les sources de l'épuration, même après la guerre, montre clairement qu'il n'est pas question d'une volonté délibérée de garder un secret, mais plutôt d'une indifférence ou, plus exactement, d'une incapacité à reconnaître ce fait comme quelque chose d'important et de spécifique. Il ne s'agit donc pas non plus nécessairement de xénophobie à l'égard des Juifs étrangers et des Roms, un élément d'explication mis en évidence dans l'enquête « La Belgique docile » de 2007. La SNCB a la même attitude à l'égard des trains de déportation de résistants et de travailleurs forcés.

5.4.3. Dans ce cas, pourquoi la résistance organisée pendant l'Occupation n'agit-elle pas contre les trains de déportation ? Le principal élément de réponse est probablement que la plupart des groupes de résistance considéraient que l'arrêt des trains de déportation était trop dangereux et trop peu pratique, et que le risque n'en valait globalement pas la peine. Sous l'Occupation, la résistance doit toujours procéder à une délicate analyse coût-bénéfice entre le déploiement de ses rares ressources en hommes et en moyens, les dangers et les résultats. La résistance accorde la priorité aux actions dirigées contre les transports purement militaires, à savoir le ravitaillement allemand et les transports de troupes, ainsi que le confirme l'étude consacrée à la résistance dans la région cruciale de Malines, Louvain, Tirlemont et Landen³³⁸. Malgré la présence de nombreux groupes de résistance dans ces régions, le sabotage spécifique des trains de déportation n'apparaît pas du tout comme une priorité. La préférence est donnée aux petits sabotages dans les ateliers et aux services de renseignement (militaires). Les attentats de grande ampleur et spectaculaires restent rares dans cette région jusqu'à la fin de l'Occupation. Bien que le sabotage du travail obligatoire devienne l'une des grandes priorités de la Résistance à la fin de l'année 1942, il se concentre en particulier sur le processus de mise au travail, en prenant par exemple la forme d'attaques contre les maisons communales et les Bureaux du travail. Dans tout ce système, les trains de déportation eux-mêmes ne sont pas la cible la plus vulnérable. La surveillance allemande et les prescriptions de sécurité sont extrêmement strictes, en particulier en ce qui concerne les

³³⁸ Ruben Lateur, *Het verzet*.

Sonderzüge. Des fusillades de grande ampleur seraient, dans ce cas, quasiment inévitables. Saboter un train de l'intérieur, ou même le bloquer, mettrait également le personnel en danger. Et si un groupe important de prisonniers parvient à s'échapper, où pourra-t-il être accueilli ? Voilà pourquoi on se limite à une « petite résistance » face aux trains de déportation. Quant à savoir dans quelle mesure le personnel de la SNCB contribue à cacher des outils sous la paille des wagons de marchandises ou à ne pas fermer correctement les portes, il n'est pas possible de le déterminer³³⁹. Les outils semblent essentiellement avoir été introduits en contrebande depuis la caserne Dossin³⁴⁰. Il en va de même pour les conducteurs de trains qui ralentissent délibérément pour permettre aux gens de s'échapper. Ce fait est souvent relaté dans les déclarations d'après-guerre, mais il est impossible de le vérifier. Il convient enfin de mentionner le manque de connaissances sur l'extermination des Juifs et des Roms. Le secret qui entourait le programme d'extermination a assurément facilité l'indifférence, consciente ou non.

5.4. Conclusion : La résistance au sein et en dehors de la SNCB est peu enthousiaste à l'idée de mener des attaques directes contre les trains de déportation. Elle considère de telles attaques comme dangereuses et peu pratiques. La résistance se concentre sur le transport militaire allemand ainsi que sur les maillons faibles du système d'exploitation allemand.

5.5. L'attitude de la direction face à la résistance

5.5.1. À partir de 1943 en tout cas, la direction soutient tacitement la résistance organisée. Une grande partie de la direction et du cadre dirigeant s'engage d'ailleurs aussi dans cette résistance organisée. Cela vaut même pour les plus fervents partisans d'une coopération loyale avec les Allemands que sont Rulot et Bomans. Florence Matteazzi a ainsi pu identifier 335 résistants reconnus, dont Rulot, Bomans, Henning et Brahy (chef de groupe de Charleroi), à l'administration des directions (y compris la direction centrale) et parmi les cadres dirigeants. Dans ces administrations sont surtout concernés des rédacteurs (employés administratifs, 20,84 %), des commis (16,61 %) et des inspecteurs (près de 8 %). 53,7 % d'entre eux sont des membres du personnel possédant une ancienneté de plus de 20 ans à la SNCB. La résistance est surtout représentée au sein de la direction des Finances (32 % des 335 résistants identifiés), de la direction du Personnel (16 %) et de la direction du Matériel (13,9 %). Au sein de la petite direction générale, dix autres membres du personnel sont reconnus comme résistants au même titre que Rulot et Bomans. La plupart des membres des directions et des services dirigeants faisaient partie de l'Armée secrète (17,5 %), des Services de renseignement et d'action (16 %), des Milices patriotiques (15 %) et des Partisans armés (10,6 %).

5.5.2. Le directeur général reste formellement opposé à tout sabotage délibéré de la part du personnel, ce qui n'est pas tout à fait illogique. La position qui est la sienne ne l'autorise pas à cautionner ouvertement les sabotages. Plusieurs membres du cadre supérieur affirment aussi après la Libération que toutes les circulaires et les

³³⁹ Laurence Schram, *Dossin*, 239-240.

³⁴⁰ Idem, 235-237; Daniel Weyssow, Jo Struyven, Roland Baumann, *Paysages d'évasion*, 30.

avis menaçants adressés au personnel visaient surtout à satisfaire les Allemands³⁴¹. Il y a un fond de vérité dans cette affirmation, dans la mesure où Rulot et ses circulaires contre le sabotage perdent rapidement leur légitimité. Sans doute une grande partie du personnel prend-elle clairement et rapidement conscience qu'il incombe à chacun de faire ses propres choix. Néanmoins, la position de Rulot à l'égard des sabotages est sans équivoque : les membres du personnel peuvent démissionner pour « objection de conscience », mais ceux qui choisissent de rester en service et donc d'être payés doivent exécuter strictement le service³⁴². C'est sur ce point que le directeur général Rulot s'éloigne progressivement, fin 1942, d'une grande part de son entreprise. Mais il s'implique pourtant lui-même dans la résistance. Il faut resituer l'engagement de Rulot dans la résistance dans le contexte changeant du moment et dans l'évolution de son état d'esprit. Il est possible qu'il ait eu très tôt des contacts avec la résistance³⁴³. Selon ses propres dires, il aurait préconisé très tôt le bombardement de l'atelier de Malines³⁴⁴. Narcisse Rulot a sans doute pu légitimer ce plaidoyer à ses propres yeux en se dessaisissant en quelque sorte de la responsabilité de l'acte et en la faisant endosser par les Alliés. En 1942, Rulot est recruté par l'organisation de résistance Mouvement national royaliste (MNR)³⁴⁵, mais il ne semble pas avoir mené beaucoup d'activités de résistance. Rulot a certes de nombreux autres contacts avec la résistance, notamment avec son fils, Jacques Rulot, qui est d'abord membre de la Légion belge (plus tard connue sous le nom d'Armée secrète), puis des Partisans armés³⁴⁶. Le directeur Nachtergaele est lui aussi impliqué, en 1944, dans les projets (jamais réalisés) du service Boucle visant à paralyser le trafic ferroviaire³⁴⁷.

5.5.3. Le réseau de résistance le plus important au niveau de la direction est sans aucun doute le réseau mis en place autour du directeur du personnel Paul Nolet de Brauwere van Steeland, qui devient membre du service de renseignement Zéro dès la fin août 1940 et du service Luc-Marc à partir de septembre 1941³⁴⁸. Il déploie un vaste réseau de résistance au sein et autour de la SNCB, notamment avec quatre

³⁴¹ PV déclaration de témoin Paul Louis Nicolas Ghilain, dd. 3 mars 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB; PV interrogatoire Rulot dd. 16 décembre 1944, *Dossier C: Déclarations et productions de M. Rulot, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁴² Principaux chefs d'accusation à charge de M. Rulot, Directeur général de la SNCB, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁴³ Lettre de Henriquet à Van Geyt (chef de la commission d'enquête) dd. 20 février 1945, *Témoins interpellés à la demande de M. Rulot, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁴⁴ Réponses de M. Pinsart (D/B 11fi), *Témoins interpellés à la demande de M. Rulot, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB; Lettre de A. De Schryver à Van Geyt, dd. 20 février 1945, *Témoins interpellés à la demande de M. Rulot, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB

³⁴⁵ Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique*.

³⁴⁶ Jacques Rulot, biographie, 5 décembre 1946, *Dossier de reconnaissance Partisans armés, n° 300*, Musée de la Résistance Anderlecht.

³⁴⁷ Dossier 'activités patriotiques', *Dossier n° 4628, Nachtergaele Robert*, SNCB-RA.

³⁴⁸ Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique*.

membres de la délégation belge à l'EBD (*Eisenbahn-Betriebsdirektion*), dont René Henning, qui deviendra directeur général pendant un certain temps après la Libération. Maurice Dauby, chef du bureau des horaires belge à l'EBD à partir de mai 1942, est également membre de ce réseau. Celui-ci est stratégiquement ramifié en différents cadres et excelle dans la transmission de renseignements. Les membres de ce réseau contribuent grandement à la connaissance approfondie que les Alliés ont des transports allemands sur le réseau belge.

5.5.4. Créé en 1941, le Service social joue un rôle important à partir de 1942 en apportant un soutien financier et matériel aux clandestins et à la résistance, en particulier aux Partisans armés, au Mouvement national belge et à l'Armée secrète³⁴⁹. Cela implique des faux en écriture, la tenue d'une comptabilité noire et l'achat de nourriture au marché noir. La délivrance de faux papiers se poursuit jusqu'en avril 1944, date à laquelle la Sipo-SD (*Sicherheitspolizei-Sicherheitsdienst*, police de sûreté et service de sûreté) découvre le pot aux roses³⁵⁰. Bomans, le chef du service social, opère lui aussi dans un réseau de renseignement à partir de novembre 1943³⁵¹.

5.5. Conclusion : La résistance organisée était également très bien représentée au sein des différentes directions, en particulier la direction du Personnel et la direction Finances. Il en résulte des contradictions majeures : Narcisse Rulot, qui désapprouve les sabotages par le personnel, devient membre de la résistance et prépare une grève nationale ; Jean-Louis Bomans, qui soutient le travail volontaire en Allemagne, fait de son Service social un instrument de soutien à la résistance. D'une manière générale, la vaste résistance qui s'est manifestée dans l'entreprise en 1942-1943 bénéficie du soutien plus ou moins explicite du cadre dirigeant.

5.6. La part du transport allemand et la doctrine Galopin

5.6.1. Au cours des deux premières semaines de mars 1941, environ 25 à 26 % (selon la méthode de calcul) du trafic ferroviaire sur le territoire belge est effectué pour le compte de l'occupant allemand. On notera en particulier que la circulation des trains allemands en Belgique diminue par la suite. En ce qui concerne le kilométrage, la part du transport allemand est presque toujours inférieure à 15 % en 1942 et 1943, avant de remonter en mars 1944 seulement. En se basant sur les coûts, on obtient une part moyenne du transport allemand légèrement plus élevée de 17 % en 1941-1944 (après le pic de mars 1941 et avant le pic de mai-juin 1944). Bien que cela reste de l'ordre de la spéculation, la raison en semble évidente : à partir de mai et juin 1941, une grande partie du matériel roulant est prioritairement mobilisée pour la guerre sur le front de l'Est. En juin et août 1944, on atteint un nouveau pic, calculé sur la base

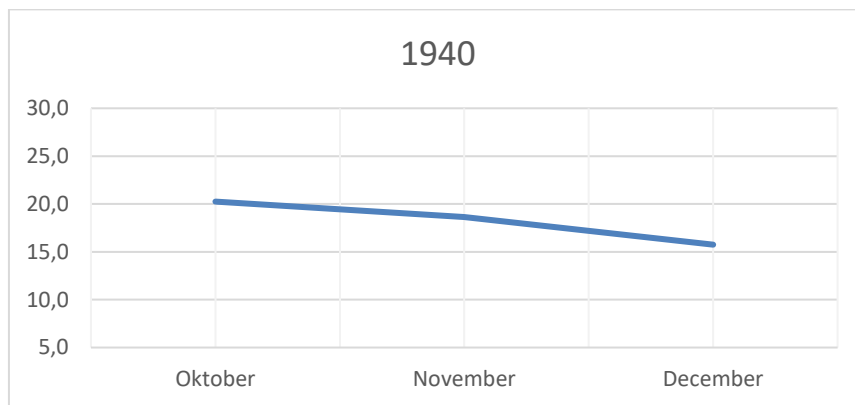
³⁴⁹ 'Mémoire pour Messieurs les président et membres de la Commission de Révision', Dossier n° 6153, Bomans, SNCB-RA; Rapport Claeys dd. 14 février 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁵⁰ Paul Van Heesvelde, *Vous considérant*, 481.

³⁵¹ Dossier personnel Jean-Louis Bomans (B195 D4018), *Archives Services de renseignement et d'action (AA1333)*, CegeSoma/Rijksarchief.

du nombre de kilomètres, de respectivement 18 % et 21 %. En se basant sur les coûts, on obtient un chiffre beaucoup plus élevé pour le pic de l'été 1944, avec 34 % en mai 1944 et 35 % en juin 1944³⁵². Le nombre de trains et le poids du fret augmentent donc, mais ce n'est pas nécessairement le cas du kilométrage parcouru, qui reste sous contrôle. Le transport se déplace donc vers l'est. En chiffres absolus, il s'agit bien sûr toujours d'un volume énorme. Selon un courrier allemand, 5 à 6 millions de tonnes d'« *AWI-Güter* » (« *Allgemeine Wirtschaftstransporte*) partent ainsi chaque mois de la zone Bruxelles de la WVD (HVD à partir de juin 1942), alors que pour la zone Paris de la WVD, les chiffres restent constamment sous la barre du million de tonnes³⁵³. Il convient toutefois de signaler que la zone de Bruxelles comprend également les départements industriels français du Nord et du Pas-de-Calais, et pas uniquement la Belgique.

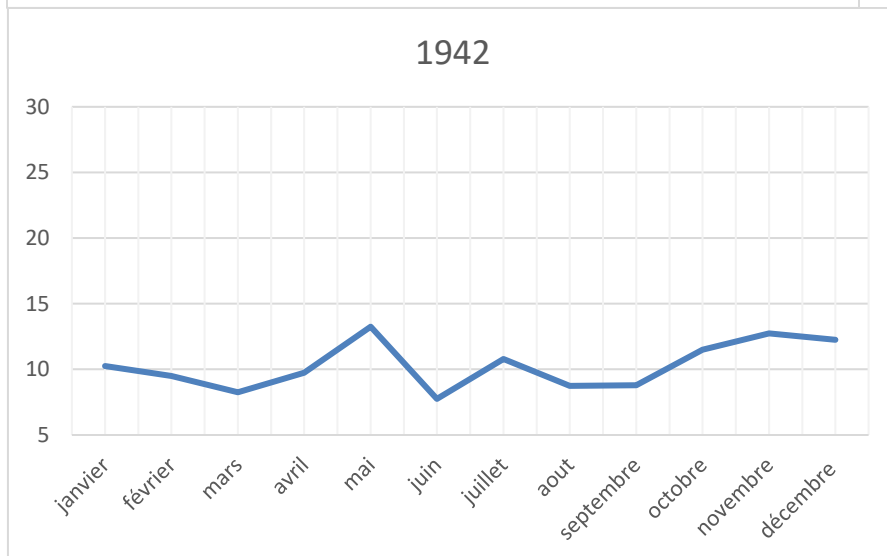
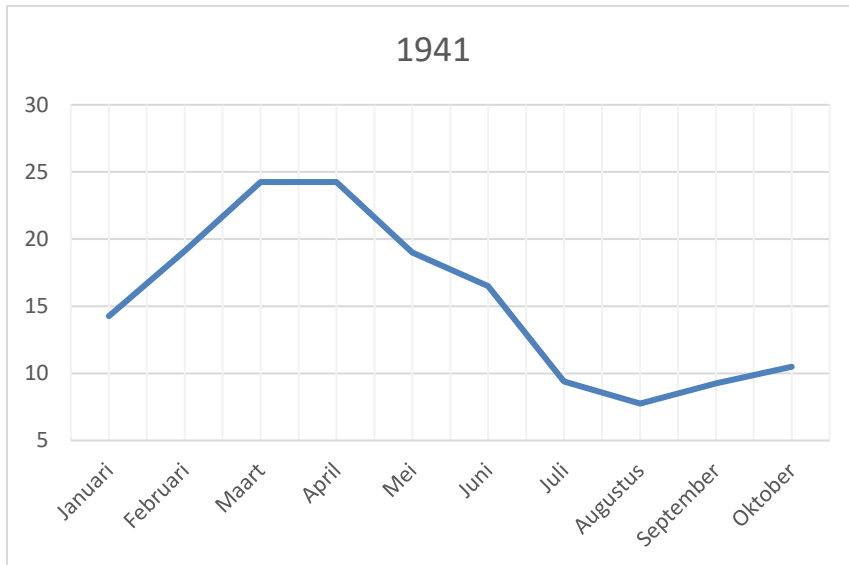
Graphiques de l'évolution du trafic ferroviaire pour le compte des autorités allemandes (calculée sur la base du nombre de kilomètres)³⁵⁴

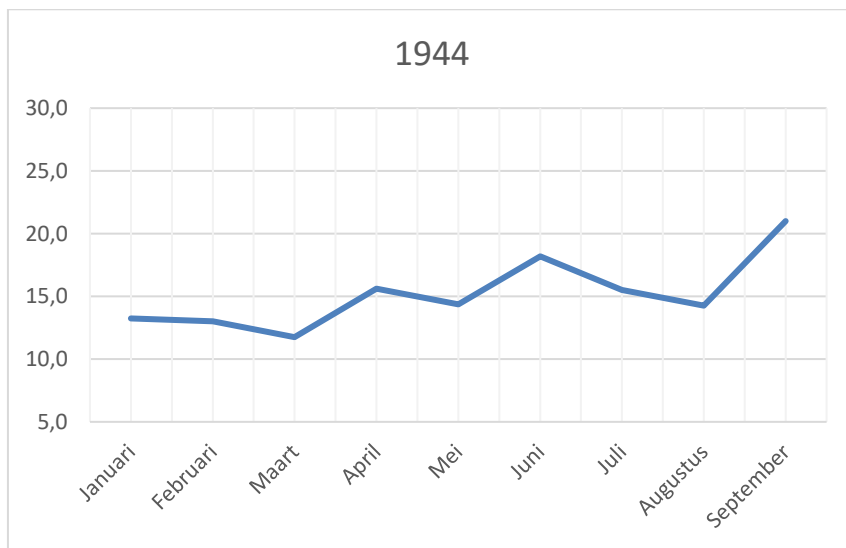
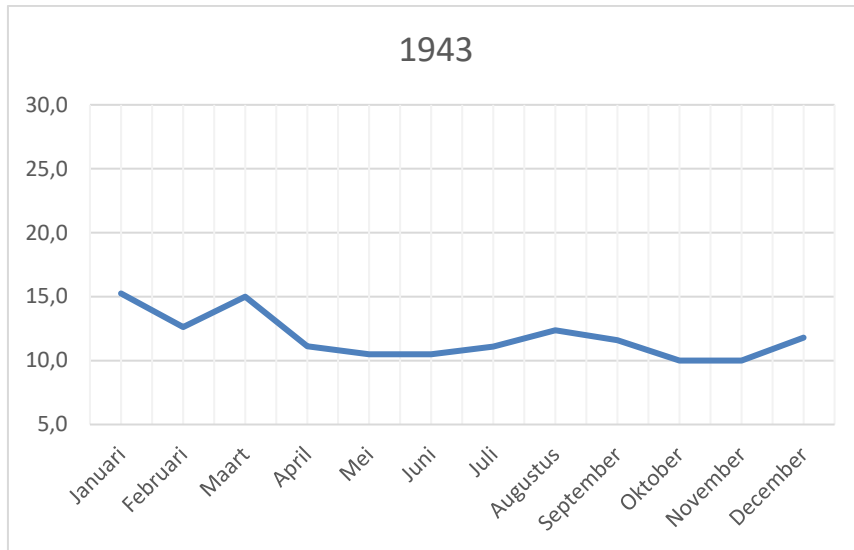


³⁵² Annexe graphiques Lettre directeur Delory dd. 29 mars 1945, *Dossier P – Documents divers. Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 2*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁵³ Vermerk O.U. dd. 23 juin 1942 (*Wirtschaftsabteilung, Gruppe Transport*), *Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnanlagen Brüssels*, R 5-ANH. I/96, *Besetzung der belgischen und französischen Eisenbahnstellen und Wiederaufnahme des Betriebes im Sommer 1940, 1940-1942, 1952-1954*, Bundesarchiv Berlin

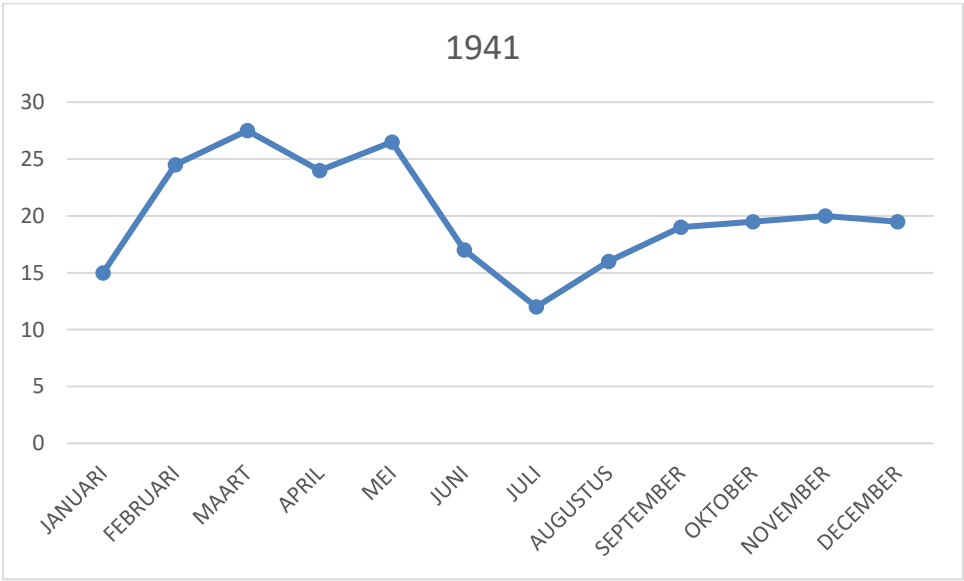
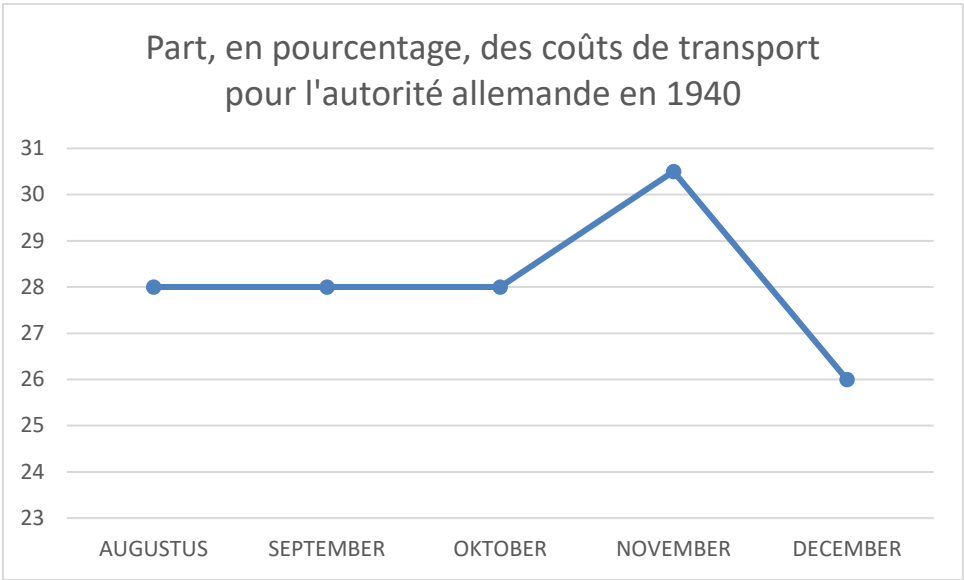
³⁵⁴ Annexe graphiques Lettre directeur Delory dd. 29 mars 1945, *Dossier P – Documents divers. Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 2*, Arch. NMBS/SNCB.

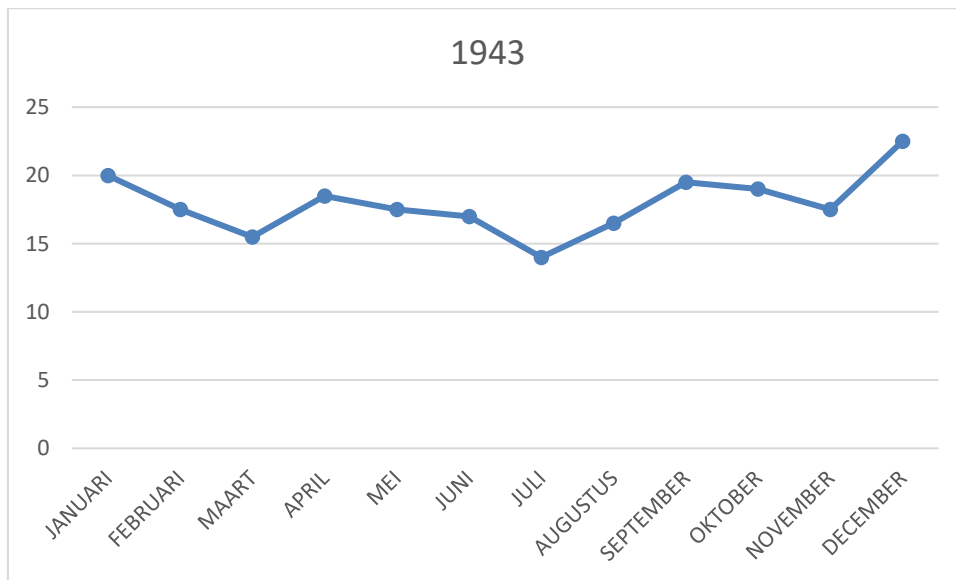
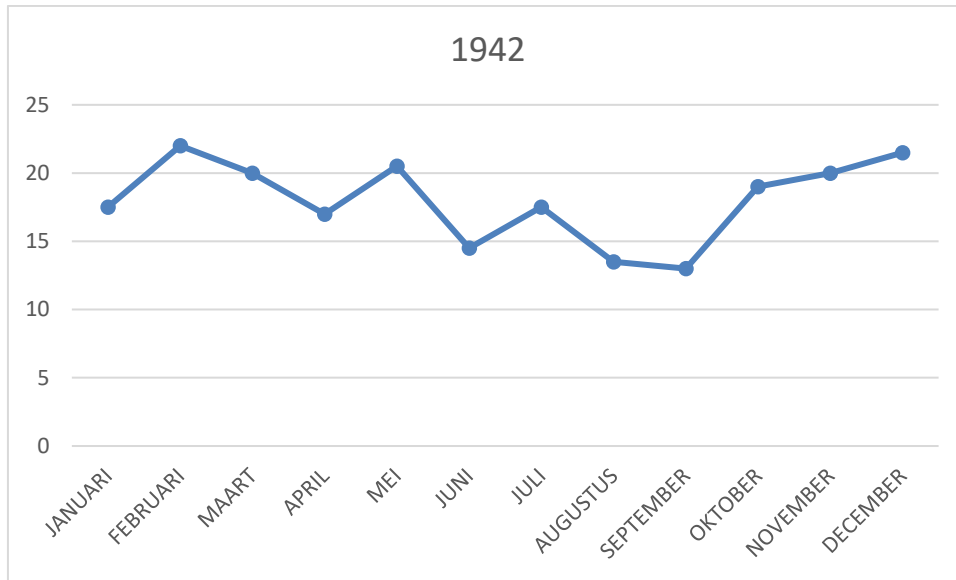


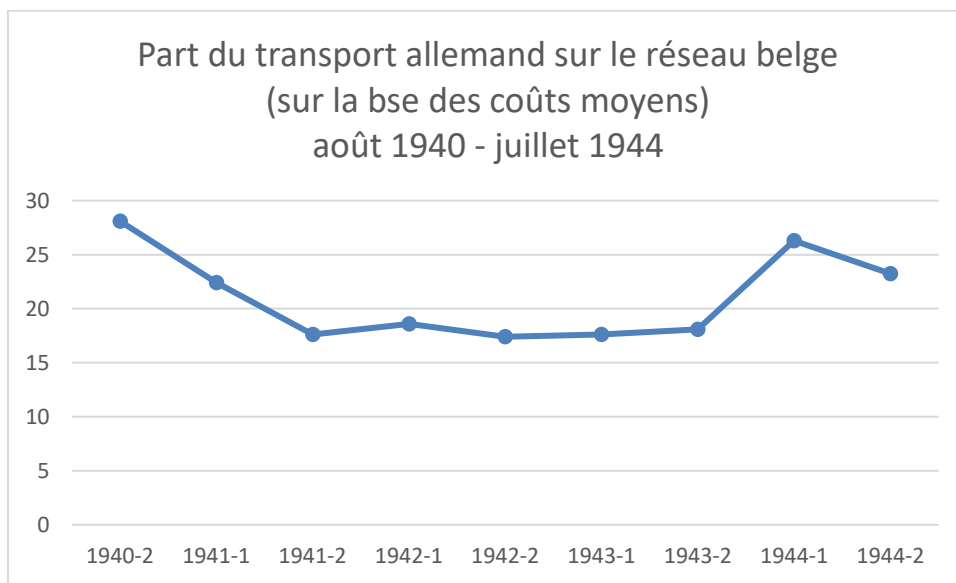
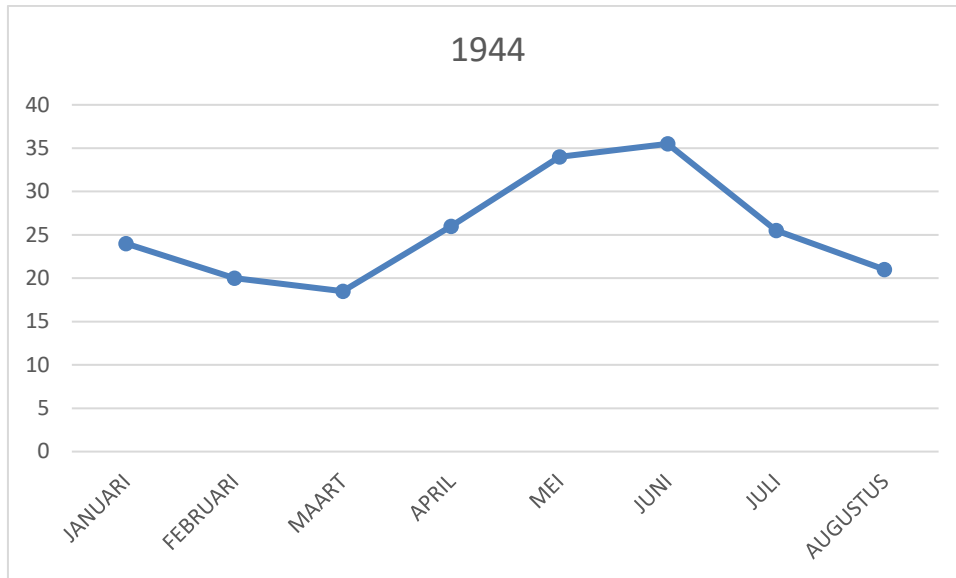


Graphiques illustrant la part en pourcentage des transports effectués pour le compte de l'autorité allemande (calculée sur la base des coûts) ³⁵⁵

³⁵⁵ Annexe graphiques Lettre directeur Delory dd. 29 mars 1945, *Dossier P – Documents divers. Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 2*, Arch. NMBS/SNCB.







5.6.2. Ces chiffres illustrent seulement les transports effectués pour le compte de l'Allemagne sur le territoire belge. Ce que ces chiffres ne montrent pas, c'est la part du matériel roulant belge qui est mobilisée en Allemagne ou ailleurs. Fin 1942, il apparaît que 45 % seulement des 101.305 wagons disponibles circulent sur le réseau belge, alors que la moyenne était encore de 82 % avant l'Occupation³⁵⁶. Cela signifie qu'à la fin de l'année 1942, après d'importantes « saisies » par la *Reichsbahn*, plus de la moitié du parc de wagons belge était utilisée en Allemagne ou dans d'autres

³⁵⁶ PV séance B.C. 4 décembre 1942, B.C. Procès-verbaux boîte 2 1937-1941, Arch. NMBS/SNCB

pays. Il s'agit évidemment d'une perte importante. Par ailleurs, il convient de noter que de nombreux wagons et fourgons étrangers circulent aussi en Belgique. En janvier 1943, par exemple, ceux-ci sont au nombre de 58.695³⁵⁷. L'échange de matériel roulant, volet essentiel de la coopération internationale d'avant-guerre, perdue sous l'Occupation.

5.6. Conclusion : Le pic de la part du transport allemand en Belgique se situe en mars 1941, à hauteur de 27 à 30 % (selon la méthode de calcul) du trafic ferroviaire sur le réseau belge. Entre mars 1941 et mai 1944, la part moyenne du transport allemand sur le réseau belge oscille entre 15 et 17 %. Entre mai et août 1944, cette proportion remonte à environ 20 % (nombre de kilomètres) et 30 % (part des coûts).

5.7. Dénouement

5.7.1. Début février 1944, Rulot élabore un plan de grève nationale de toute l'entreprise³⁵⁸, qu'il remet au gouvernement belge à Londres³⁵⁹. Celui-ci accepte, en mars 1944, que l'État se porte garant pour le paiement d'une indemnité à 80.000 membres du personnel en cas de grève nationale³⁶⁰. Pourquoi, contrairement aux Pays-Bas, la Belgique n'organise-t-elle finalement pas une telle grève nationale ? Premièrement, Rulot est arrêté par les Allemands en février 1944. L'approbation de principe du gouvernement belge lui parvient trop tard³⁶¹. Deuxièmement, l'avancée alliée en août 1944 sera si rapide que les Alliés eux-mêmes jugeront une grève nationale inutile et opteront plutôt pour un sabotage maximal³⁶².

5.7.2. Le directeur général Narcisse Rulot et le directeur René Henning sont arrêtés par les Allemands le 19 février 1944. La raison en est l'obstructionnisme croissant de Rulot dans une série d'affaires. Malgré cet obstructionnisme, devenu régulier à partir de la fin 1942, Rulot est resté longtemps en fonction. Selon toute vraisemblance, le

³⁵⁷ PV séance B.C. 5 février 1943, *B.C. Procès-verbaux boîte 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB

³⁵⁸ Lettres de 'Hector' dd. 28 février 1944 et du Major Deacon dd. 24 mars 1944, *Dossier n° 2/XII g.-109 'Action du personnel des chemins de fer au moment de la libération du pays'*, Archives Sûreté de l'État à Londres, Archives générales du Royaume.

³⁵⁹ PV déclaration de témoin Antoine Delfosse, dd. 1er février 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins'*, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁶⁰ Note au ministre de la Justice dd. 7 février 1944, *Dossier n° 2/XII g. Action du personnel des chemins de fer (...)*. Soutien aux cheminots réfractaires, *Haut commissariat à la sûreté de l'État durant sa présence à Londres*, Rijksarchief.

³⁶¹ Note au ministre de la Justice dd. 7 février 1944, *Dossier n° 2/XII g.-109 'Action du personnel' (...)*, Archives Sûreté de l'État à Londres, Archives générales du Royaume.

³⁶² Notes d'audience pour M. Narcisse Rulot, *Archives Emiel De Winter (AA652)*, CegeSoma/Rijksarchief; PV déclaration de témoin Antoine Delfosse, dd. 1er février 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins'*, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

fait que les Allemands le tolèrent malgré tout aussi longtemps s'explique par la volonté de maintenir une stabilité et par la crainte de grèves ou de tensions sociales. Il n'y a d'ailleurs aucune alternative dans l'immédiat³⁶³. Le directeur général adjoint Gaeremynck reprend temporairement les fonctions de Rulot sur la suggestion des Allemands.

5.7.3. L'influence du conseil de direction s'accroît sous la direction de Gaeremynck, directeur général faisant fonction. Le conseil de direction envisage de démissionner collectivement après l'arrestation de Rulot, mais il renonce finalement, car il n'y aurait aucun avantage à en tirer³⁶⁴. En mai 1944, le conseil d'administration rédige une brève déclaration dans laquelle il défend son attitude sous l'Occupation³⁶⁵. Entre-temps, une possible libération est en vue. Au cours des cinq derniers mois de l'Occupation, la direction s'oppose autant qu'elle le peut aux tentatives allemandes de mieux contrôler le personnel. Comme nous l'avons vu, elle refuse de lutter contre l'absentéisme général et soutient la clandestinité massive du personnel. Les cinq derniers mois de l'Occupation dégénèrent en fait en une lutte ouverte entre la SNCB et les Allemands. La résistance enclenche la vitesse supérieure au cours de l'été 1944. Sur la seule période du 16 au 31 juillet 1944, pas moins de 138 sabotages lourds sont perpétrés contre les chemins de fer, essentiellement dans la zone industrielle de Charleroi³⁶⁶. Le 29 avril 1944, le conseil des ministres décide que les salaires des cheminots licenciés ou entrés dans la clandestinité pour des raisons patriotiques continueront à être versés³⁶⁷. Il est également décidé que tout dommage éventuel résultant d'actes de résistance sera considéré comme un accident du travail. Ces informations sont diffusées dans l'entreprise par les canaux de la résistance.

5.7.4. Après l'offensive alliée du 6 juin 1944, le conseil de direction décide de rester en place étant donné qu'il ne peut pas décréter une grève nationale sans un ordre explicite du gouvernement belge. Cet ordre ne viendra jamais³⁶⁸. Le conseil de direction réexamine la coopération avec l'occupant à la lumière de la nouvelle situation militaire. Il souhaite que le personnel belge du bureau des horaires n'assume

³⁶³ PV interrogatoire Rulot dd. 16 décembre 1944, *Dossier C: Déclarations et productions de M. Rulot, Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁶⁴ 'Arrestation de M. Rulot, DG de la Société Générale des chemins de fer belges (...)' *Dossier n° 2/XII g. Action du personnel des chemins de fer (...). Soutien aux cheminots réfractaires, Haut commissariat à la sûreté de l'État durant sa présence à Londres*, Rijksarchief.

³⁶⁵ Document D17a, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁶⁶ *Rapport Sipo-SD 16-31.07.1944 (R.696 TR.240002)*, Service Archives des Victimes de la guerre, Rijksarchief.

³⁶⁷ *Dossier n° 2/XII g. Action du personnel des chemins de fer (...). Soutien aux cheminots réfractaires, Haut commissariat à la sûreté de l'État durant sa présence à Londres*, Rijksarchief.

³⁶⁸ 'Mémoire pour Messieurs les président et membres de la Commission de Révision', Dossier n° 6153, Bomans, SNCB-RA.

plus la responsabilité des services allemands³⁶⁹, ce que les Allemands refusent³⁷⁰. Le conseil de direction veut aussi que les transports allemands soient désormais de nouveau assurés par du personnel allemand et à l'aide de matériel allemand. Une fois encore, les Allemands refusent. Nous pouvons supposer que, par cette double demande clairement irréaliste, le conseil de direction entend avant tout se protéger stratégiquement.

Le 11 août 1944, les Allemands demandent s'ils pourront compter sur la SNCB lorsque les Alliés entreront en Belgique. Le 24 août 1944, le conseil de direction fait savoir que dans ce cas, il ne pourra plus exécuter les ordres allemands, pour des raisons « juridiques et morales »³⁷¹. Il se réfère explicitement en cela à l'ordre de reprise du 22 juin 1940 et rappelle que la coopération avait été acceptée à condition que le personnel de la SNCB puisse respecter le devoir patriotique. Le conseil de direction annonce à présent sans détour que la SNCB n'effectuera plus de transports allemands à caractère militaire. Le premier refus clair d'effectuer ces transports militaires date donc du 24 août 1944.

5.7. Conclusion : Il existe un plan élaboré pour la grève nationale de la SNCB avec un engagement financier du gouvernement belge, mais ce plan ne sera jamais mis en œuvre. Après l'arrestation du directeur général Rulot, la direction tente de saboter passivement l'occupation, tandis que la HVD elle-même perd le contrôle de l'entreprise. Elle change d'attitude après le 6 juin 1944, mais il faudra attendre jusqu'au 24 août 1944 pour voir la direction de la SNCB refuser ouvertement d'assurer la circulation de trains militaires allemands.

5.8. Épuration de l'entreprise

5.8.1. Nous nous sommes penchés principalement sur les procédures d'épuration internes car, s'agissant du personnel de la SNCB, elles sont plus approfondies et plus étendues que les procédures judiciaires. L'épuration de la direction a déjà été préparée au cours de l'Occupation par la résistance et les syndicats. Elle prend une tournure conflictuelle de septembre à novembre 1944, car Rulot refuse de faire un pas de côté. Le conseil d'administration s'oppose ouvertement au ministre socialiste Ernest Rongvaux, ce qui amène le conseil des ministres à suspendre l'ensemble du conseil d'administration de la SNCB par mesure d'ordre. L'enquête disciplinaire sur le directeur général Rulot est confiée à la Commission d'enquête nationale (arrêté du Régent du 26 octobre 1944), qui enquête également sur les secrétaires généraux. Il est à noter que le président de la commission d'enquête, Paul Tschoffen, est lui-même

³⁶⁹ PV séance B.C. 14 juli 1944, *B.C. Procès-verbaux boîte 2 1937-1941*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁷⁰ PV Réunion de Gaeremynck et Nachtergaele avec Jacobshagen (chef de la HVD) dd. 21 juillet 1944, *Dossier n° 4628, Nachtergaele Robert, Archives de la SNCB. Service du personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre mondiale*, Rijksarchief.

³⁷¹ Note de la direction générale à la *Hauptverkehrsdirektion* dd. 24 août 1944, n° 756, E-2.02, *Beleidsdocumenten NMBS WOII*, Archives de la SNCB.

membre du Comité Galopin sous l'occupation et est donc, dans un certain sens, juge et partie. Les enquêtes sur les secrétaires généraux Castiau et Claeys sont clôturées assez rapidement, aucun des deux fonctionnaires n'étant sanctionné. Dans les deux cas, la SNCB n'est qu'un petit élément du dossier ; dans le cas de Castiau, les chemins de fer ne sont même pas mentionnés dans le rapport final³⁷². Le fait que les deux secrétaires généraux se soient écartés de l'entreprise pendant l'Occupation joue en leur faveur. Rulot, lui, fait l'objet d'une enquête beaucoup plus approfondie et détaillée.

5.8.2. Une enquête judiciaire collective est également ouverte à l'encontre de Rulot, Bomans et Schotte, membres de la direction générale. L'auditorat militaire compétent à Bruxelles décide d'emblée de ne pas prononcer de condamnation. L'on peut supposer qu'il préfère déléguer la sanction à l'épuration interne et, donc, aux enquêtes disciplinaires de la SNCB³⁷³. Le transport pour le compte des Allemands ne fait pas partie de cette enquête judiciaire sur Rulot, Bomans et Schotte. En revanche, une enquête judiciaire distincte est ouverte à l'encontre de la Centrale de transport belge, qui transportait des internés en camion pour le compte des Allemands. Des camionneurs belges ont, tout comme la SNCB, transporté des Juifs, des travailleurs forcés et des prisonniers politiques. Après la Libération, le tribunal conclut que ces chauffeurs ont travaillé dans le cadre d'une « réquisition régulière »³⁷⁴. Cet aspect n'est donc pas examiné pour la SNCB, mais l'on peut supposer que la conclusion n'aurait pas été différente pour l'entreprise ferroviaire.

(a) Le 28 décembre 1945, les poursuites contre Rulot sont abandonnées (comme ce fut le cas pour Bomans et Schotte peu de temps auparavant). Une enquête judiciaire est toutefois ouverte à l'encontre de la SNCB en tant qu'entreprise. Dans le cadre de cette enquête sont par ailleurs collectées des données sur les paiements allemands à la SNCB. Comme déjà signalé, il ne s'agit pas d'une véritable enquête³⁷⁵ et les choses ne vont guère plus loin qu'une collecte de documentation. L'auditeur militaire compétent ne pousse pas les recherches jusqu'à une véritable analyse ou une conclusion évidente. En réalité, le matériel documentaire collecté reste lettre morte. Cette enquête judiciaire sur la SNCB est classée sans suite le 3 juin 1947.

(b) L'enquête administrative dont Rulot fait l'objet dans le cadre du processus d'épuration est menée en profondeur. Rulot se défend essentiellement à l'aide d'arguments issus de la doctrine Galopin : les concessions « inadmissibles » à

³⁷² Kris van der Aar, *Vous avez peur*.

³⁷³ 'Ordonnance de non-lieu' de Rulot, Paul Loicq dd. 28 décembre 1945, *Dossier judiciaire 10/44 SNCB*, (Rulot-Bomans-Schotte), Archives de la Justice militaire, Archives du Royaume.

³⁷⁴ Copie du rapport provisoire concernant : Vervoercentrale en vervoerbureau n.v dd. 8 novembre 1945, *Dossier Vervoercentrale en Vervoerbureau n° 3769/45*, Archives de la Justice militaire, Archives du Royaume.

³⁷⁵ 1945 – Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes n° 36837 (*Chemins de fer belges*), Archives de la Justice militaire, Archives du Royaume.

l'occupant étaient inévitables dans l'intérêt du ravitaillement belge. De nombreux membres du cadre dirigeant, parmi lesquels le secrétaire général Claeys, se montrent critiques à l'égard de Rulot³⁷⁶. Bien que la commission puisse admettre dans une certaine mesure la politique du moindre mal, il apparaît sans doute rapidement que la position de Rulot en tant que directeur général de cette importante entreprise était devenue intenable. Une grande partie du personnel, du cadre dirigeant et du nouveau conseil d'administration ne le soutient plus. Qui plus est, Rulot est âgé de 62 ans en 1945, et la retraite n'est plus très loin. On lui propose de démissionner pour « raisons de santé », mais il refuse cette élégante porte de sortie. Narcisse Rulot se voit finalement infliger une « réprimande sévère ». Le conseil d'administration décide alors de sa « mise en disponibilité »³⁷⁷, ce qui signifie concrètement qu'il continuera à être payé pendant plusieurs années sans devoir travailler, jusqu'à sa mise à la retraite le 1er février 1948. Rulot contestera cette sanction pendant de nombreuses années. Pour rétablir son honneur, il rédige également un long mémoire en défense après la guerre. Dans ce document, il ne consacre pas un mot aux déportations de travailleurs forcés, de prisonniers politiques et de personnes persécutées pour motifs raciaux (Juifs et Roms). Comme on le voit, cette question restera un non-sujet, même des années après la Libération.

5.8.3. L'épuration se poursuit parmi le cadre dirigeant. Sur les 228 cadres supérieurs que nous avons identifiés - membres de la direction, membres du conseil d'administration, ingénieurs en chef, inspecteurs en chef, chefs de groupe et leurs ingénieurs en chef - 43 (soit 19 %) font l'objet d'une enquête disciplinaire pour comportement antipatriotique³⁷⁸ et 17 sont finalement acquittés. Les autres se voient infliger une sanction : rétrogradation (13), réprimande (7), licenciement (3), blâme (1), mutation (1) et mise en disponibilité (1). La plupart des épurations ont lieu dans les directions Exploitation, Matériel et Voie.

(a) Bomans est licencié (« démis de ses fonctions ») le 31 juillet 1947. Il est le plus haut fonctionnaire de la SNCB à être démis de ses fonctions dans le cadre de l'épuration. La SNCB clôture ainsi le dossier délicat du Service social. La sanction est confirmée en appel en 1953, mais Bomans conserve le bénéfice d'une allocation jusqu'à la date de sa mise à la retraite prévue en 1960³⁷⁹.

(b) Charles Lemaire, directeur de la Voie, est rétrogradé pour une durée indéterminée le 18 juillet 1947. Il est d'ailleurs le seul membre de l'administration de la direction de la Voie à être sanctionné. La résistance a été très forte au sein de ce conseil.

³⁷⁶ Rapport Claeys dd. 14 février 1945, *Annexes au rapport, 'D Témoins', Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1*, Arch. NMBS/SNCB.

³⁷⁷ Une 'mise en disponibilité' de fonctionnaires est réglée par un A.R. du 30 mars 1939.

³⁷⁸ Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique*.

³⁷⁹ Note du directeur du personnel au directeur général dd. 9 août 1957, Dossier n° 6153, Bomans, *Archives de la SNCB. Service du personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre mondiale*, Rijksarchief.

(c) Le directeur Augustin Chantrell (Matériel) est lui aussi rétrogradé pour une durée indéterminée le 24 décembre 1947³⁸⁰. Il conserve néanmoins la majeure partie de son allocation de pension.

(d) Robert Nachtergaele, directeur de l'Exploitation, et Parisse, ingénieur en chef et adjoint au directeur du Matériel Chantrell, sont « mis en disponibilité par retrait d'emploi » le 12 octobre 1945. Des personnalités clés de la résistance comme Henning et le premier inspecteur Emile Brixhe travaillaient au sein de la direction Exploitation. Brixhe se voit infliger une réprimande sévère pour un incident ayant entraîné la mort d'un résistant.

(e) Nachtergaele et Parisse sont tous deux rétrogradés le 18 juillet 1947, ce qui n'est pas sans conséquence sur le montant de leur pension³⁸¹. Cette sanction sera revue en mai 1952.

(f) Oktaaf Gaeremynck, qui avait été nommé directeur général adjoint en novembre 1940 et avait succédé à Rulot après son arrestation en février 1944, ne se voit infliger, après enquête, aucune sanction disciplinaire. Il est cependant « mis en disponibilité par retrait d'emploi » le 12 octobre 1945³⁸². Le conseil d'administration estime que sa réintégration sur le lieu de travail provoquerait des troubles parmi les collègues et qu'il est préférable, dans l'intérêt du service, qu'il ne reprenne pas le travail³⁸³.

(g) La plupart des membres de la direction évincés à la suite de l'épuration ont soutenu la résistance ou sont même des membres reconnus de la résistance. C'est notamment le cas de Rulot, Bomans et Brixhe.

(h) Les responsables des directions des Finances et Personnel ne sont pas sanctionnés. Le directeur des Finances Fernand Delory deviendra même directeur général de la SNCB de 1946 à 1952³⁸⁴. Le directeur du Personnel Nolet de Brauwere conserve sa fonction.

5.8.4. En ce qui concerne l'épuration au sein du reste de l'entreprise : l'arrêté du Régent du 25 septembre 1944 institue des commissions d'enquête pour les fonctionnaires de l'État. Le 24 mars 1945, la Commission paritaire de la SNCB crée dix commissions d'enquête régionales chargées de formuler un avis motivé sur les membres du personnel faisant l'objet d'une enquête. La décision finale appartient à

³⁸⁰ 'Disponibilité par retrait d'emploi dans l'intérêt du service', Note pour le directeur général dd. 30 mai 1950 et mars 1951, *Dossier n° 4184, Chantrell Augustin, SNCB-RA.*

³⁸¹ 'Incivisme – situation de deux fonctionnaires' dd. 17 mai 1952, *Dossier n° 4628, Nachtergaele Robert, SNCB-RA.*

³⁸² Lettre de la direction et du comité permanent à Gaeremynck dd. 8 januari 1948, *Dossier n° 7246, Gaeremynck Oktaaf, SNCB-RA.*

³⁸³ Lettre du conseil d'administration à Gaeremynck dd. 24 octobre 1945, *Dossier n° 7246, Gaeremynck Oktaaf, SNCB-RA.*

³⁸⁴ Florence Matteazzi, *Qui s'y frotte, s'y pique.*

une délégation du conseil d'administration. Le ministre des Communications signe la sanction disciplinaire éventuelle. La notion de « comportement antipatriotique » n'est légalement définie nulle part. La SNCB appliquera son droit disciplinaire existant à la période d'occupation. Une sorte d'« échelle de sanctions » officielle élaborée le 20 novembre 1944 établit un lien entre 21 formes différentes de comportement antipatriotique et les cinq grandes sanctions existantes (révocation, rétrogradation, retard dans l'avancement de grade, admonestation sévère ou simple et mutation). L'exécution de certains services pour l'occupant allemand ne figure pas dans l'échelle des sanctions. La seule forme de comportement qui pourrait y être liée est le travail volontaire en Allemagne.

(a) D'une manière très générale, les plaintes peuvent être subdivisées en trois grandes catégories : faits politiques ou sympathie proallemande, excès de zèle et soutien trop marqué au rendement (contrecarrant ainsi la résistance) et excès de sévérité à l'égard du personnel subordonné. Nous pouvons y ajouter une quatrième catégorie, celle des dénonciations : des collègues se dénoncent mutuellement auprès d'instances allemandes. Le principal motif de dénonciation est certainement ce qu'on appelle l'« excès de zèle » du personnel, couplé à la stricte application des règles. Le personnel a donc un rôle important à jouer dans cette épuration. Dans une large mesure, on en arrive ainsi à une situation où des membres du personnel dirigeant sont jugés par leurs subordonnés. La culture de travail stricte et hiérarchisée joue en défaveur de la SNCB après la guerre. Les commissions d'enquête semblent parfaitement conscientes du risque de règlements de comptes. De manière générale, on se serre les coudes et les membres du personnel font finalement toujours preuve d'une grande compréhension pour le personnel dirigeant. En revanche, les plaintes concernant des faits politiques comme l'appartenance au VNV (Vlaams Nationaal Verbond) ou au mouvement rexiste sont moins délicates à traiter. Un licenciement pur et simple n'est finalement décidé que lorsqu'une personne a été très clairement active au sein d'un mouvement de collaboration. Bien souvent, la simple appartenance au syndicat unitaire collaborationniste UTMI (Union des Travailleurs manuels et intellectuels) n'est d'ailleurs même pas évoquée dans les commissions d'épuration. La SNCB identifie, après la guerre, 3716 dossiers individuels de travailleurs affiliés à l'UTMI. Une grande partie de ces dossiers sont classés sans suite par la commission paritaire et ne sont donc pas transmis aux commissions d'épuration. Seuls les membres actifs et dirigeants de l'UTMI collaborationniste sont sanctionnés³⁸⁵.

(b) De manière générale, l'épuration au sein de la SNCB est clémente. Une enquête est ouverte concernant 2985 membres du personnel (soit environ 3 % des effectifs). Il en résulte des sanctions pour 2060 travailleurs de la SNCB (2,1 %). 925 travailleurs (31 % des dossiers disciplinaires) ne se voient finalement infliger aucune sanction. 730 membres du personnel (24,5 % des dossiers disciplinaires) sont révoqués (licenciement) et 501 sont suspendus. Au total donc, 0,8 % seulement du personnel de la SNCB est licencié dans le cadre de l'épuration. La SNCB ne profite donc pas de l'épuration pour opérer un grand remaniement interne, sauf au sein de la direction. Il est possible que l'importance économique de la SNCB ait joué un rôle

³⁸⁵ Dossier n° 6242, *Brusselmans Frans*, SNCB-RA.

dans cette approche pragmatique. Il convient probablement d'éviter de désorganiser complètement l'entreprise en licenciant ou en démotivait un trop grand nombre de membres du personnel qualifiés.

(c) Dans les dizaines de milliers de documents des enquêtes d'épuration menées après la guerre au sujet des secrétaires généraux et de Rulot, deux petites mentions à peine concernent les déportations. Dans les deux cas, elles sont dénuées de pertinence pour la présente étude. Aucun des dossiers d'épuration concernant les cadres supérieurs dirigeants et l'échantillon du personnel subordonné ne fait mention des trains de déportation. Même dans les nombreux articles de presse de la résistance, le terme « déportation » n'est utilisé qu'au sens de travail forcé. La déportation des Juifs, des Roms, des prisonniers politiques et des personnes soumises au travail obligatoire échappe complètement aux radars des enquêtes judiciaires et administratives d'après-guerre. L'indifférence perdure donc au cours des premières décennies de l'après-guerre. La tendance ne s'inversera en fait qu'à partir des années 1990 et 2000.

(d) La question de savoir si les sanctions infligées à une partie de la direction étaient justifiées ou non relève d'une appréciation subjective, même si certaines considérations stratégiques jouent un rôle en l'espèce. Après septembre 1944, deux camps se dessinent clairement au sein de la direction. La partie 'brûlée' de la direction est tenue pour responsable de la politique de coopération et est écartée. C'est inévitable, dans la mesure où Rulot et plusieurs autres membres de la direction portent une responsabilité réelle. C'est en tout cas Rulot qui a pris toutes les décisions importantes pendant l'Occupation. On peut en particulier se poser des questions sur l'autorité de tutelle politique et les secrétaires généraux compétents. Bien qu'ils refusent de prendre leurs responsabilités pendant l'Occupation, ils font invariablement passer le message que Rulot est sur la bonne voie en ce qui concerne les grandes questions de principe. Les secrétaires généraux poussent parfois Rulot à exécuter les ordres allemands. Il n'est nullement tenu compte de cette influence des secrétaires généraux dans les enquêtes d'épuration, le but étant avant tout d'éviter de saper la légitimité d'une partie de la direction. Il n'y a aucune volonté de sanctionner lourdement des personnes aussi méritantes, d'autant plus qu'une majorité des membres de la direction « brûlés » soutenaient la résistance, quand ils n'en étaient pas membres. L'essentiel est de les écarter de l'entreprise, condition indispensable pour préserver collectivement l'entreprise de tout blâme.

(e) En 1945, la SNCB est probablement une entreprise profondément divisée en interne. L'évincement des principaux responsables visibles permet à l'entreprise de tourner rapidement et définitivement la page. Les membres de la direction encore en place s'investissent ensuite délibérément en faveur de la politique, des syndicats et du personnel et utilisent délibérément l'héritage de la résistance dans ce processus. Cela est évident dans le cas de la SNCB, puisque pas moins de 6799 membres du personnel de la SNCB sont reconnus par l'entreprise comme résistants après la guerre. Une forte culture du souvenir se met immédiatement en place au sein de

l'entreprise pour honorer les collègues figurant parmi les victimes. Les membres du personnel projettent la victimisation et le martyre de leurs collègues décédés sur leur propre comportement au cours de l'Occupation et, par extension, sur l'ensemble de l'entreprise. La nouvelle direction cultive consciemment cet état d'esprit, ce qui est pour elle une façon de ressouder l'entreprise. Les syndicats, eux aussi, utilisent leur nouvelle légitimité pour négocier de nouvelles revendications sociales³⁸⁶. À ce moment, la SNCB n'est pas la seule à instrumentaliser l'héritage de la résistance. Il n'y a évidemment rien de mal à honorer et commémorer les victimes et les résistants. Mais toute médaille a son revers : la page de l'Occupation est ainsi résolument tournée. Le récit de la SNCB en tant qu' « entreprise de résistance » ne laisse plus de place à un regard critique interne. Contrairement aux Pays-Bas, par exemple, notre pays n'organise pas de commission d'enquête parlementaire sur les chemins de fer après la guerre. Cette auréole patriotique est une arme particulièrement puissante en 1945. L'entreprise ne fait l'objet d'aucune plainte de la part de victimes déportées. Et au cours des premières décennies suivant la Libération, aucune question parlementaire n'est posée quant au rôle de la SNCB pendant la guerre. Un long silence de plusieurs décennies pèsera ainsi sur le passé de l'occupation.

5.8. Conclusion : L'épuration interne de la SNCB après la guerre est relativement clément, probablement en partie pour des raisons stratégiques. La partie « brûlée » de la direction est épurée, ce qui permet à l'entreprise de resserrer les rangs et de projeter son héritage de forte résistance sur l'ensemble de l'entreprise. La page de l'Occupation est rapidement tournée, sans autocritique, grâce à une culture du souvenir qui forge l'image d'une SNCB « entreprise de résistance » collective.

³⁸⁶ Dirk Luyten, *De NMBS als werkgever*, 286.

6. Conclusion générale

Quels enseignements pouvons-nous tirer de ce dossier complexe ? Dans cette conclusion, je tenterai de mettre en lumière le rôle de la SNCB dans les déportations, de livrer quelques brèves réflexions sur la responsabilité dans une perspective historique et, enfin, de tirer des leçons de cette séquence historique.

Deux questions essentielles sur les déportations

Malgré de grosses lacunes dans les sources d'archives, nous pouvons tirer des conclusions claires en réponse aux deux questions centrales qui se posent dans l'enquête sur le rôle de la SNCB dans les déportations, à savoir : la SNCB a-t-elle organisé les convois ferroviaires de déportation durant la Seconde Guerre mondiale et, si oui, la SNCB a-t-elle été rétribuée pour ces services ? La réponse à la première question est affirmative. Bien qu'il ne soit pas tout à fait exclu que des réservistes allemands aient pris en charge certains convois en particulier, c'est en principe le personnel belge qui a assuré tous les convois de déportation. Cette réalité, que nous connaissons depuis longtemps déjà, fait même partie de la communication officielle de la SNCB depuis quelques années³⁸⁷. Notre enquête nous permet néanmoins de la resituer dans son juste contexte et de mieux appréhender le processus décisionnel. En ce qui concerne la seconde question, il convient de rectifier la thèse avancée dans *La Belgique docile* (2007)³⁸⁸. Pour la première fois à ce jour, nous sommes en mesure d'établir avec une quasi-certitude que la SNCB a perçu des rétributions du *Mitteleuropäisches Reisebüro* (MER – Agence de voyages allemande pour l'Europe centrale) à Bruxelles et Berlin pour les trains de déportation transportant des déportés raciaux (Juifs et Roms) et des travailleurs forcés. Il en va presque certainement de même pour les convois de victimes de persécutions politiques (prisonniers politiques). En l'absence de certaines données, nous ne pouvons pas établir de corrélation exacte entre les paiements perçus et des trains de déportation en particulier, mais le montant total des versements du MER à la SNCB est connu. Durant l'Occupation, la SNCB a ainsi perçu 41.946.243 BEF du MER Bruxelles et 8.767.214 BEF du MER Berlin. Il ne fait en réalité aucun doute que ces paiements ont servi, entre autres, à organiser les convois de déportation. Des télégrammes allemands attestent que le MER est compétent pour l'acheminement des trains de déportation de Juifs depuis la Belgique et de travailleurs forcés depuis le Nord de la France via la Belgique³⁸⁹. L'un de ces

³⁸⁷ Site internet consulté le 31 juillet 2023.

<https://www.trainworld.be/fr/collections/l-histoire-des-chemins-de-fer-belges/3-guerre-et-reforme-1914-1945>.

³⁸⁸ Nico Wouters, Le transport des Juifs.

³⁸⁹ 'Gebühren für Juden-Sonderzüge von Belgien, Frankreich, Holland (...) zum Arbeitseinsatz nach Auschwitz'. Télégramme du *Eisenbahnministerium* (ministère des Chemins de fer) (*Reichsverkehrsministerium* – ministère des Transports du Reich) aux *Reichsbahndirektionen* (directions régionales des chemins de fer du Reich) du 14 juillet 1942, *Ger. Rep. 388 Akten n° 454, p. 056*, Hauptstaatsarchiv Düsseldorf. Voir aussi : Andreas Engwert & Susanne Kill (Hrsg.), *Sonderzüge*, 4; Bericht 16 C, 2 mars 1942 – « *Transport sur les lignes belges*

télégrammes concernant les déportations de Juifs, transmis par le *Reichsverkehrsministerium* (ministère des Transports du Reich) et daté du 14 juillet 1942, précise explicitement que les indemnités relatives aux trains spéciaux transportant des Juifs depuis la Belgique, la France, les Pays-Bas (...) pour les mettre au travail à Auschwitz-Birkenau doivent toujours être calculées au tarif standard. Nous savons que cette directive centrale a été appliquée pour la France et les Pays-Bas, et il est pour ainsi dire exclu que la Belgique fût la seule exception. En outre, la comptabilisation des paiements est sans équivoque : les trains internationaux réguliers sont enregistrés dans un tableau de paiement distinct, dans lequel les versements du MER ne figurent donc pas. Étant donné le profil et les missions du MER, les trains internationaux pour lesquels le MER rétribuait la SNCB ne pouvaient être, pour l'essentiel, que des *Sonderzüge*. Et l'on sait à quoi ces trains spéciaux servaient sous l'Occupation.

En dépit de l'intérêt légitime qui est porté à ces deux questions, il ne faut pas les envisager isolément. Derrière leur simplicité apparente se cache une réalité complexe, inhérente au contexte de l'Occupation, et y répondre implique une évaluation encore plus complexe des responsabilités dans une perspective historique.

Responsabilité dans une perspective historique

Dans la doctrine, la notion de « responsabilité » dans une perspective historique est généralement liée à la quête de justice pour une injustice historique et, partant, à des mesures de réparation³⁹⁰. Cette réparation peut prendre de nombreuses formes : sanctions à l'encontre des auteurs, indemnités symboliques ou matérielles aux victimes, nouvelles activités commémoratives, initiatives en matière d'enseignement ou mesures sociales en faveur de groupes subissant les conséquences d'une injustice historique³⁹¹. Dans un certain sens, le présent rapport final soumis au Sénat et le livre pourraient aussi être considérés comme faisant partie d'un tel trajet de réparation.

La quête de justice détermine depuis plusieurs décennies le rapport que nous entretenons avec le passé³⁹². Cela implique un usage normatif du terme de « responsabilité », par exemple dans un tribunal. Une telle conception de la responsabilité se heurte souvent à la réalité historique. Comme Sarah Federman l'a écrit à propos de l'attitude de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) durant la Seconde Guerre mondiale, le rôle de l'entreprise française pendant la guerre

d'ouvriers engagés soit en Allemagne par l'industrie allemande, soit en France par la Wehrmacht ». Fourni à l'auteur par Paul van Heesvelde.

³⁹⁰ Anne-Marie McAlinden, 'From shame to guilt: negotiating moral and legal responsibility within apologies for historical institutional abuse', dans *Journal of Law and Society*, vol. 49 2022, 470-494.

³⁹¹ Peter Malcontent, *Facing the Past. Amending historical injustices through instruments of Transitional Justice*, Cambridge/Antwerp/Portland, 2016.

³⁹² Jeffrey K. Olick, *The Politics of Regret: On Collective Memory and Historical Responsibility*, New York/London, 2007.

présente de multiples facettes³⁹³. On ne peut pas réduire ce rôle à un seul aspect de l'histoire, qu'il s'agisse de son engagement dans la résistance, des membres de son personnel qui ont perdu la vie ou de son implication dans les déportations. Il en va de même pour l'attitude de la SNCB en temps de guerre. Si la SNCB a organisé des convois de déportation durant la Seconde Guerre mondiale, elle s'est aussi engagée activement dans une résistance de grande ampleur. Elle a fourni des prestations militaires pour le compte de l'occupant, mais elle a aussi assuré l'approvisionnement de la population. Elle a subi l'exploitation répressive de l'Allemagne, mais elle disposait aussi de sa propre autonomie. Le directeur général Narcisse Rulot et le directeur du Service social Jean-Louis Bomans ont tous deux été sanctionnés dans le contexte de l'épuration d'après-guerre pour leur attitude antipatriotique, mais ils ont aussi été reconnus officiellement comme résistants. Ces apparentes contradictions s'inscrivent parfaitement dans l'histoire complexe de l'Occupation, mais elles contrarient notre aspiration contemporaine à la justice (univoque).

Un autre point de discussion récurrent est la distinction entre la responsabilité individuelle et la responsabilité collective³⁹⁴. Comment définir la responsabilité collective d'une grande organisation ? Inversement, quelles sont les possibilités d'opposition d'un individu au sein d'une structure hiérarchique³⁹⁵ ? Dans quelles limites des personnes exécutant des ordres peuvent-elles être exonérées d'une responsabilité personnelle ? Les rares exemples que nous avons trouvés montrent que le refus d'assurer un « transport militaire » allemand par des machinistes belges pouvait donner lieu à des sanctions consistant en un mois de suspension sans rémunération, une réprimande sévère et une mutation. Le refus d'effectuer un transport allemand n'était donc pas toujours sanctionné par une peine de prison, mais tous les membres du personnel ne le savaient pas à l'époque. Le directeur général Narcisse Rulot estimait que chaque membre du personnel devait obéir à sa propre conscience et démissionner s'il ne voulait plus accomplir certains services. L'ancien ministre des Communications Antoine Delfosse se contentera, lui aussi, de répondre à une question du personnel concernant les transports allemands de munitions en citant le texte de l'article 115 de la loi pénale, suggérant que chacun devait tirer ses propres conclusions. Pour le directeur général, les personnes qui restent en service font le choix personnel de soutenir la politique de la direction. On peut toutefois se demander dans quelle mesure les membres du personnel individuels ont pu être dupés par la promesse, faite par leur directeur général le 22 juin 1940, qu'il ne leur sera rien demandé de contraire au devoir patriotique. L'horaire de service était élaboré par le service belge compétent et les ordres émanaient généralement de la hiérarchie de la SNCB. Pouvait-on attendre du personnel subalterne qu'il évaluât lui-

³⁹³ Sarah Federman, *Last Train to Auschwitz. The French National Railways and the Journey to Accountability*, Wisconsin, 2021.

³⁹⁴ Janna Thompson, *Taking Responsibility for the Past: Reparation and Historical Injustice*, Cambridge, 2002.

³⁹⁵ Larry May & Stacey Hoffman, *Collective Responsibility: Five Decades of Debate in Theoretical and Applied Ethics*, Lanham, 1992.

même la légalité de ses actions ? Dans quelle mesure les machinistes individuels en situation de précarité économique avaient-ils d'ailleurs le moindre choix ? Même sans encourir la prison, faire l'objet d'une suspension de longue durée sans rémunération pouvait être lourd de conséquences.

La SNCB était une entreprise dotée d'une discipline hiérarchique presque militaire : dans quelle mesure les membres du personnel individuels qui composaient et conduisaient les trains pouvaient-ils être tenus pour responsables à titre individuel ? Par exemple, il ne fait aucun doute que des résistants au sein de la SNCB ont dû, eux aussi, accomplir des prestations militaires pour le compte des Allemands. Inversement, la question se pose aussi de savoir si la responsabilité d'une gigantesque entreprise de 97.862 travailleurs peut être réduite à celle d'un ou deux de ses dirigeants. Comment définir *in fine* la « responsabilité » d'une entreprise hybride telle que la SNCB ? Bien qu'investie d'une mission de service public, la SNCB devait être gérée comme une entreprise privée soumise à des objectifs de productivité, de service et de bénéfice³⁹⁶. Son rôle en temps de guerre se concentrerait-il surtout sur sa mission de service public ou sur sa mission commerciale ? La réponse à cette question influe-t-elle sur l'évaluation de certains choix ?

Autre question : dans quelle mesure peut-on vraiment parler d'alternatives dans le contexte de l'Occupation allemande ? La responsabilité implique une liberté de choix. Dans quelle mesure en était-il question sous l'Occupation allemande ? Comment peut-on, le cas échéant, inventorier les alternatives à certains choix sans verser dans « l'histoire contrefactuelle » et, donc, dans la spéculation ?

Lorsqu'on évoque les responsabilités, on se cantonne souvent aux dispositions légales et aux responsabilités juridiquement définies. Dans le cas d'événements historiques, ces responsabilités juridiques ont parfois déjà été déterminées par le passé. C'est également le cas en l'occurrence : entre 1944 et 1949, le tribunal militaire belge et les autorités publiques se sont prononcés, dans le cadre d'une longue série de procès judiciaires et d'enquêtes disciplinaires administratives, sur les responsabilités juridiques et administratives du personnel, de la direction et des autorités de tutelle politiques de la SNCB. Bien que le chapitre 9 montre les limites de ces procédures selon l'état actuel des connaissances et bien que le droit national et international ait été fondamentalement remanié après 1945, il est important de souligner qu'une appréciation juridique a déjà eu lieu en l'espèce, immédiatement après les faits, sur la base des dispositions légales en vigueur à l'époque. Le directeur général Narcisse Rulot, par exemple, a bénéficié d'un non-lieu du tribunal militaire, mais a écopé d'une sanction infligée par son propre conseil d'administration en vertu du droit disciplinaire. Plusieurs autres membres de la direction connurent le même sort. Entre 1945 et 1949, ce n'était un secret pour personne que la SNCB avait assuré des transports militaires allemands et fait rouler des trains de déportation, mais aucune importance n'y était

³⁹⁶ Harwell Wells, 'The Cycles of Corporate Social Responsibility: An Historical Retrospective for the Twenty-First Century', dans *University of Kansas Law Review.*, Vol. 51, 2002, 77-140.

accordée à l'époque. Dans quelle mesure la projection rétrospective de normes actuelles en vue de refaire des évaluations juridiques déjà réalisées par le passé se heurte-t-elle au principe de légalité ?

La responsabilité suppose par ailleurs une connaissance suffisante permettant d'évaluer la portée de certains choix. Bien qu'il soit impossible, faute de sources suffisantes, de confirmer ou d'infirmer cette hypothèse, on peut supposer qu'en 1942-1944, la direction de la SNCB n'avait pas connaissance des centres de mise à mort de l'Allemagne nazie. Il n'en demeure pas moins que tout le monde savait qui étaient les personnes déportées et que nul ne pouvait ignorer la violence du régime nazi³⁹⁷.

Pour toutes les raisons précitées, il convient d'utiliser le terme « responsabilité » avec circonspection. Malgré ces réserves, une recherche historique doit permettre de tirer des conclusions claires et de déterminer des responsabilités. En l'occurrence, il s'agit de procéder à une évaluation scientifique qui resitue les responsabilités dans leur contexte historique. Une telle évaluation convoque ce qu'on appelle, dans l'enseignement moderne de l'histoire, l'empathie historique, concept selon lequel il importe notamment de tenir compte du fait que les valeurs, les conceptions, les intentions, les connaissances et les points de vue de l'époque étudiée peuvent différer fondamentalement de ceux qui prévalent aujourd'hui. C'est dans cette optique que doivent être analysés les choix que les acteurs pouvaient faire compte tenu de leurs compétences formelles, des connaissances et alternatives alors disponibles et de l'évaluation de la portée de ces choix. Il ne faut évidemment pas en conclure que notre quête de justice actuelle ne serait pas légitime, tant s'en faut. Il faut seulement garder à l'esprit que le terme « responsabilité » dans la présente conclusion n'implique nullement une responsabilité juridique, morale ou politique.

Les fautes du directeur général Rulot

Si l'on veut déterminer les responsabilités dans une perspective historique, la première personne à laquelle on peut s'intéresser est le directeur général de la SNCB, Narcisse Rulot. Celui-ci voit son pouvoir de décision formel personnel s'accroître considérablement après mai 1940, bien au-delà de la compétence légale qui était la sienne en temps de paix. La tutelle politique classique sur la SNCB cesse en grande partie d'être exercée à partir de 1940. Bien que Rulot mène toujours beaucoup de concertations, il est frappant de constater à quel point certaines décisions importantes sont prises de manière personnelle. Narcisse Rulot prend d'autorité la décision de reprendre le travail, fin mai 1940, et mène seul toutes les négociations importantes avec l'occupant allemand. En mars 1942, il décide lui-même, sans aucune couverture, de la livraison de grandes quantités de matériel à l'occupant. Son conseil de direction est composé de personnes qui lui sont formellement subordonnées. Il ressort du

³⁹⁷ Fred Grünfeld, 'Do bystanders exist?', in Peter Malcontent, *Facing the Past*, 27-42.

dossier de l'artillerie antiaérienne allemande que le conseil de direction n'ose prendre aucune décision de principe en l'absence temporaire de Rulot (comme ce fut le cas en septembre 1942).

Il fait par ailleurs un usage proactif de son pouvoir. Il fait fi de la proposition de partage belgo-allemand des compétences, formulée par le directeur du Matériel, M. Verkoyen, en juin 1940 et procède même au remplacement de celui-ci en janvier 1942 parce que les livraisons de matériel roulant à l'Allemagne sont trop lentes. Il voit dans l'Occupation une occasion de mener de profondes réformes internes dans la société, comme la création d'un Service social en février 1941 et l'adoption de la nouvelle méthode de travail entre les directions et les groupes en juillet 1942. Il entend transformer durablement la concertation sociale et les relations de travail entre l'employeur et le travailleur. De plus, il cultive son autorité personnelle parmi le personnel. Jusqu'à son arrestation, en février 1944, il exige une obéissance stricte. Il ne se laisse pas non plus influencer par une majorité de son conseil de direction lorsque celui-ci attire son attention, en 1943, sur la nécessité de réorienter la collaboration avec l'occupant. De nombreux aspects, comme les ateliers centraux, échappent certes à son influence directe, mais il renonce, après 1941, à tenter de reprendre la mainmise sur ces ateliers. Malgré sa profonde décentralisation et fragmentation, la SNCB conserve une culture d'entreprise hiérarchique et même autoritaire. Son directeur général a personnellement le pouvoir de prendre des décisions et de bloquer certaines choses et il ne s'en prive pas. Par ses fonctions de directeur général, Narcisse Rulot a donc individuellement une large part de responsabilité.

Lorsque nous évoquons une responsabilité historique, nous devons aussi déterminer à quoi elle s'appliquait. Quels sont les choix opérés à l'époque que nous pouvons, avec les connaissances d'aujourd'hui, considérer comme des erreurs ?

La décision de reprise du travail en juin 1940 et de collaboration avec l'occupant ne constituait pas en soi une erreur. Elle était inévitable et était conforme à la législation belge et à l'attitude globale de la Belgique à l'époque. Rulot est même forcé de prendre une telle décision : il lui est impossible de décider unilatéralement de mettre le maillon essentiel qu'est la SNCB sur la touche, alors que le reste de l'industrie belge est en pleine reprise. La seule priorité absolue de Rulot en 1940 – qui, à vrai dire, est aussi sa mission implicite – est de maintenir à flot le ravitaillement de la Belgique et en particulier l'approvisionnement alimentaire.

Si, pour ce faire, la SNCB prend également en charge les transports allemands sur le réseau belge, cela ne constitue pas forcément un problème. Certaines formes de transports allemands relèvent du droit international de la guerre et de la législation belge (le livret de mobilisation civile). De même, la doctrine Galopin – qui n'est certes pas une loi, mais est prônée par l'*establishment* belge en 1940 – dicte cette politique de collaboration dans l'intérêt de la Belgique. C'est dans la réalisation de transports allemands à caractère militaire, comme le transport d'armes et de munitions, que réside l'erreur fondamentale. Les prestations militaires de ce type sont formellement

interdites par la loi pénale belge (essentiellement par l'article 115 traitant de la collaboration économique), ainsi que par la doctrine Galopin. En 1940, le directeur général Rulot omet de conclure un accord de coopération ou un cadre conventionnel avec l'occupant allemand. Ce que Rulot ne peut ou ne veut pas voir en 1940, c'est que l'absence de cadre conventionnel engendrera un processus d'escalade incontrôlable. Très rapidement, les prestations militaires de la SNCB prennent des proportions considérables et des formes variables : depuis le transport de munitions, de chars et d'armes destinés aux troupes jusqu'à la livraison de matériel. Ces prestations militaires se poursuivent même purement et simplement après juin 1941 (invasion allemande en Union soviétique). Du matériel allemand est réparé dans les ateliers belges, dont près de 40 locomotives allemandes destinées au front de l'est dans l'atelier central de Malines. Le conseil de direction et le conseil d'administration acceptent tacitement ces prestations militaires, estimant que la SNCB est dans 'l'impossibilité de refuser' au début de 1941. La direction de la SNCB perçoit l'autorité de fait des militaires allemands comme un fait accompli, ce qui signifie que l'entreprise considère les services militaires rendus à l'occupant comme le prix acceptable à payer pour sauvegarder les transports et l'approvisionnement alimentaire de la Belgique. On ne tient pas compte du processus d'escalade. Une fois le principe accepté et la pratique normalisée, toutes les barrières et tous les freins disparaissent. Vu l'insuffisance de sources, il est impossible de chiffrer l'ampleur exacte de ce phénomène, mais même si la SNCB parvient relativement bien à limiter les transports allemands en termes quantitatifs, il est évident qu'elle fournit de nombreuses prestations interdites dans 'l'intérêt essentiellement ou exclusivement politique ou militaire de l'occupant'. Et c'est cela aussi qui, en fin de compte, explique l'organisation des trains de déportation. Pour la SNCB, ces trains de déportation ne constituent qu'une infime partie de prestations militaires bien plus larges. C'est sur cette base que peuvent s'organiser les convois de déportation.

En tant que responsable final doté d'un grand pouvoir de décision, Rulot commet deux erreurs. Premièrement, il n'identifie pas suffisamment tôt le problème que peuvent poser les transports militaires allemands. Il les accepte sans débat, les considérant comme inévitables. Quant à savoir si, en 1940, il agit de la sorte sciemment ou par aveuglement sincère, cela relève de la conjecture, bien que la première option soit la plus probable. Deuxièmement, le responsable final qu'il est commet l'erreur de ne pas considérer les trains de déportation en 1941 (pour les prisonniers politiques) ou en 1942 (pour les Juifs et les personnes soumises au STO) comme un fait nouveau et particulier contre lequel il peut et doit réagir. Il est quasiment certain que ni lui ni le conseil de direction n'ont jamais été consultés sur l'organisation de ces trains de déportation. Cependant, l'information sur ces trains a dû lui parvenir à un moment ou à un autre. Ainsi, le 'rapport d'accident' concernant le 20^e convoi, intitulé 'Transport de Juifs' lui a également été remis. En tant que directeur général, il lui revenait alors de réagir et de prendre position sur ces trains de déportation, d'autant plus que durant l'Occupation, tous les autres acteurs – et au premier chef, le conseil de direction et le conseil d'administration – attendaient de connaître son point de vue

avant de prendre eux-mêmes position. Le fait que la SNCB ait été rémunérée pour ces services ne fait que renforcer cette responsabilité. L'existence de ce financement déforce l'argument de la 'contrainte' et porte au moins à croire que ces services avaient un caractère volontaire.

Toutefois, certains facteurs contextuels viennent nuancer la responsabilité individuelle de Narcisse Rulot.

Le premier facteur est la pression allemande. En 1940, la SNCB est partiellement reprise, ce qui accroît sensiblement le contrôle allemand au niveau local. Un tel contrôle allemand est exceptionnel en Belgique où, en général, prévaut plutôt une *Aufsichtsverwaltung* (tutelle administrative). Ce système de 'supervision à distance' ne se rencontre pas à la SNCB. Au contraire, la WVD allemande (*Wehrmachtverkehrsdirektion* - Direction des transports de la Wehrmacht) tient la SNCB totalement sous sa coupe, s'empare de divers pans de la gestion de l'entreprise sous une forme d'administration directe et applique, avec une rigueur militaire, un système de contrôle, de menaces et de sanctions. En 1940 en tout cas, la WVD allemande a la haute main sur le trafic ferroviaire et donc sur le ravitaillement.

Pour pouvoir parler d'une responsabilité (individuelle), il faut en outre que d'autres options aient été présentes. Or Rulot (et d'autres) considérai(en)t l'exécution de prestations militaires comme 'inévitable'. Autrement dit, ils estimaient qu'il n'y avait pas d'autre choix. Concrètement, cela implique qu'un refus ou une démission auraient eu des conséquences bien plus graves que l'exécution de ces services. Selon la direction, cela aurait en effet mis en péril l'approvisionnement alimentaire de la Belgique. De plus, il est probable qu'en pareil cas, l'occupant aurait tout simplement contraint le personnel à collaborer. Ont-ils correctement évalué le risque et était-il réellement impossible de faire autrement ? C'est difficile à dire car c'est de l'ordre de la spéculation. Cette réserve étant formulée, nous tenterons néanmoins d'apporter une réponse à cette question.

Il ressort de notre étude qu'il est quasi impossible de trouver une échappatoire en 1940. La manière agressive dont la WVD prend le contrôle de la société ne laisse pratiquement aucune possibilité de négocier fondamentalement. À l'été 1940, la WVD allemande opère sous haute tension et s'évertue à garantir les transports allemands. Pour Rulot, la seule façon de contraindre la WVD à soutenir les transports belges en juillet 1940 est de dresser les Allemands les uns contre les autres. Il aurait vraisemblablement été vain de refuser par principe d'assurer les transports allemands en 1940. Il est fort probable qu'en cas d'opposition de principe en 1940 et même au début de 1941, la WVD aurait licencié Rulot ou la direction. La possibilité d'un licenciement est d'ailleurs rapidement évoquée. Dès février 1941, le directeur du personnel (et membre de la résistance), Nolet de Brauwere, consulte explicitement le conseiller juridique et avocat à la Cour d'appel de Bruxelles, René Marcq, sur la question d'un licenciement collectif du conseil de direction. Il anticipe ainsi le cas éventuel où les Allemands exigeraient que le personnel travaille en Allemagne. Le conseiller juridique lui répond en mars 1941 qu'un licenciement collectif n'a aucun

sens car les Allemands forceraient dans ce cas le personnel à assurer le service, comme ce fut le cas pendant la Première Guerre mondiale. Il est très probable que Marcq ait raison et que tel aurait été le résultat le plus logique de pareille décision en 1940 et au début de 1941.

La situation évolue toutefois après juin 1941 et surtout vers la fin de 1942. À cette époque, Rulot est bien en selle et les Allemands sont aussi devenus plus dépendants de la SNCB. En 1942, la WVD/HVD (*Hauptverkehrsdirektion* - Direction centrale des transports) ne dispose plus des effectifs allemands de 1940 et 1941. En outre, Rulot a déjà appliqué sa politique sociale personnalisée et les Allemands comptent sur lui pour regagner la collaboration du personnel de plus en plus réfractaire. L'impressionnante politique de recrutement que Rulot ne peut mener que grâce à la confiance de l'occupant est un témoignage du dynamisme accru du directeur général. Le pouvoir renforcé dont il dispose lui procure aussi une marge de manœuvre plus large. Cela se vérifie dans la pratique : en dépit de sa protestation vive et efficace contre le travail obligatoire et l'artillerie antiaérienne allemande et malgré le sabotage systématique d'un service et de résultats performants au sein de l'entreprise, observé par la suite, Rulot reste à son poste jusqu'en février 1944. Cela prouve que l'occupant n'a pas d'autre choix et veut éviter les troubles sociaux. Rulot est d'ailleurs bien conscient de ce changement de la dynamique de pouvoir puisqu'il l'évoque lui-même lors d'un interrogatoire après la guerre : « Cela me procurait une grande autorité dont je pouvais me servir contre les Allemands au profit de mon personnel »³⁹⁸.

Une marge de négociation s'est donc créée en 1942. Rulot ne saisit pas l'occasion d'exploiter cette marge de manière optimale. Il persiste dans son attitude dogmatique d'opposition aux sabotages, alors qu'il apparaît clairement qu'une grande partie de l'entreprise n'accepte plus la situation et rejoint la résistance. En 1942, il aurait pu se faire plus largement l'interprète de la résistance qui prévalait au sein de l'entreprise en mettant davantage les Allemands sous pression. Il aurait ainsi pu promettre de réduire les sabotages de plus en plus nombreux réalisés par le personnel en échange de l'engagement des Allemands à ne pas contraindre le personnel belge à faire circuler certains trains militaires. Cela n'est pas sans importance puisque c'est durant l'été 1942 que débutent les déportations de personnes poursuivies pour des motifs raciaux. Lorsque subitement, les déportations de personnes âgées, de femmes et d'enfants commencent, il est évident que l'on se trouve face à des événements exceptionnels. Rulot rate l'occasion rêvée de réagir.

Il est impossible de préciser si une telle protestation ou une nouvelle négociation aurait eu beaucoup d'effets concrets. Il semble en tout cas fort peu probable que la WVD/HVD eût accepté une telle situation. La WVD et, plus tard, la HVD restent finalement inflexibles car Berlin ne leur accorde aucune marge de manœuvre. Les responsables allemands en poste à Bruxelles qui n'atteignent pas les quotas imposés

³⁹⁸ Procès-verbal du 11 décembre 1944, interrogatoire de Rulot, Dossier C. Déclarations et productions de M. Rulot, Divers, *Dossier d'épuration Narcisse Rulot, Boîte 1, Arch. SNCB/NMBS*.

sont remplacés par les autorités de Berlin. Nous constatons également que la WVD/HVD ne respecte pas non plus d'autres accords (comme ceux relatifs à l'artillerie antiaérienne sur des convois ferroviaires belges). Mais là n'est pas l'essentiel. L'important est que Rulot ne tente même pas de protester contre les trains de déportation, quelles que soient les chances de succès de ses tentatives. Il ne cherche même pas à tirer parti de la marge de manœuvre dont il dispose probablement en 1942 pour tenter d'empêcher les trains de déportation. Les protestations de Rulot n'auraient pas pu empêcher ces trains, mais elles auraient peut-être permis de les ralentir. C'est effectivement ce qui se passe lorsqu'il interdit formellement à l'entreprise de transmettre les listes nominatives des membres du personnel ou d'accepter l'artillerie antiaérienne. Après cette interdiction, le personnel cesse de collaborer à cette mesure partout où cela est possible, ce qui entraîne des retards. Les Allemands perdent ainsi beaucoup de temps et d'énergie à négocier et en sont finalement réduits à se charger eux-mêmes des tâches. Ces deux exemples montrent que si la direction avait opposé aux Allemands un refus tenace et sans ambiguïté, ceux-ci n'auraient guère pu faire plus que continuer à brandir des menaces. Il faut finalement attendre jusqu'au 24 août 1944 et l'arrivée imminente des alliés pour que le conseil de direction refuse formellement d'encore faire circuler les 'trains militaires'.

En ne reconnaissant pas, en 1941, 1942 ou 1943, la nécessité de protester contre les trains de déportation, Rulot commet une erreur d'appréciation. L'exemple du secrétaire général, Gaston Schuind, qui, en avril 1943, fait part de son opposition au chef de la *Militärverwaltung* (l'administration militaire allemande), Eggert Reeder, prouve qu'il était tout à fait possible de réagir. Ironie de l'histoire, Schuind est un des rares secrétaires généraux qui seront condamnés pour collaboration après la libération. Nous ne pouvons toutefois considérer que seule la responsabilité individuelle de Rulot est engagée. Au contraire, l'aveuglement à l'égard des déportations, qui est difficilement compréhensible aujourd'hui, existe à un niveau collectif général. Les protestations du seul secrétaire général Schuind sont une exception quasiment unique. Les trains de déportation ne sont jamais évoqués au conseil de direction (pour autant que nous sachions), au comité permanent, au conseil d'administration, ni par les secrétaires généraux compétents. Le personnel n'adresse à la direction aucune protestation de principe contre les trains de déportation. Alors qu'elle a des ramifications dans l'entreprise encore plus larges et plus profondes que nous le pensions, la résistance ne s'intéresse pas particulièrement aux trains de déportation. On ne peut donc pas dire que le directeur général ignore sciemment de nombreux signaux d'alarme. Au contraire, il agit dans un silence collectif assourdissant sur la question des trains de déportation.

Un dernier élément important dans le contexte plus large est la responsabilité d'autres acteurs de premier rang et, spécifiquement, des structures dans lesquelles agit le directeur général. Bien que Rulot dispose d'un pouvoir individuel important et qu'il en use, il n'est qu'un maillon d'un système de réseaux industriels et d'autorités publiques aux multiples ramifications. Rulot entretient des contacts avec l'industrie et peut-être avec le Comité Galopin. En fin de compte, la SNCB ne fait que transporter ce que les entreprises belges fournissent à l'Allemagne. Les tonnes de charbon, de minerais, de composants chimiques et de produits finis qu'elle livre sont produites par l'industrie belge. S'agissant de la 'responsabilité' de ces livraisons spécifiques, nous pourrions tout au plus parler, en l'espèce, d'une 'complicité' de la SNCB. Les premières années,

Rulot consulte régulièrement son conseil de direction. Dans les dossiers de principe difficiles, il cherche toujours à obtenir un aval formel : au comité permanent, au conseil d'administration, auprès des conseillers juridiques et même auprès des secrétaires généraux.

Or, non seulement ces acteurs majeurs ne s'opposent pas aux livraisons en question, mais en plus, ils font savoir à Narcisse Rulot qu'il doit poursuivre dans cette voie. La personne qui porte, selon nous, la plus grande part de responsabilité en l'espèce est Claeys, le secrétaire général compétent pour les Transports. Il participe à toutes les réunions du comité permanent et du conseil d'administration. Certes, il n'a sans doute pas tort, d'un point de vue purement formel, lorsqu'il déclare assister à ces réunions en tant que simple « observateur », mais il n'empêche que son rôle est, à tout le moins, très ambigu. En pratique, le secrétaire général a bel et bien une grande influence sur l'attitude de la direction. Dans tous les dossiers complexes, le secrétaire général incite Rulot, de manière implicite ou non, à faire davantage de concessions dans l'intérêt du pays. Si le bénéfice des droits sociaux est garanti au personnel de la SNCB qui part travailler en Allemagne, c'est uniquement parce que le comité des secrétaires généraux demande explicitement à Rulot de faire cette concession. Pour d'autres prestations militaires aussi, le message est invariablement le même, à savoir qu'il n'y a pas d'autre choix. L'exemple le plus frappant à cet égard est la réparation du matériel roulant allemand dans les ateliers de la SNCB. Le 8 septembre 1941, en effet, Claeys, s'exprimant au nom des secrétaires généraux, écrit: « Si votre conseil d'administration devait prendre la responsabilité d'accéder à la demande de la WVD, ils (les secrétaires généraux) ne s'y opposeraient pas. » Claeys évite certes de donner son consentement formel, mais il formule une réponse qui, dans l'esprit, vaut approbation (d'autant que dans la foulée, il donne des instructions sur les modalités concrètes de paiement). Le fait que Rulot ait toujours eu la conviction que sa politique recueillait l'adhésion des secrétaires généraux compétents est parfaitement logique. Le 5 août 1942, le secrétaire général Claeys rejette d'ailleurs aussi une demande de Maurice Benedictus, le directeur administratif de l'Association des Juifs en Belgique, au sujet des conditions de transport des Juifs. Claeys répond que cela relève de la seule responsabilité de la HVD et ne prend même pas la peine de transmettre la demande à la SNCB.

Les résultats de l'enquête menée dans le cadre du processus d'épuration d'après-guerre ont quand même de quoi surprendre à cet égard. Le secrétaire général Claeys ne se voit imputer aucune responsabilité, sous quelque forme que ce soit, au sujet de la SNCB, ce qui ne l'empêche toutefois pas d'avoir des mots particulièrement durs à l'égard de Rulot, qu'il qualifie d'inapte, lui reprochant notamment un « manque de préparation pour pouvoir jouer un rôle politique ». C'est là une déclaration plutôt surprenante. Si impréparation il y a eu au sujet de la politique à mettre en œuvre au sein de la SNCB pendant la guerre, alors elle semble relever en grande partie de la responsabilité des gouvernements et ministres de tutelle belges, à qui il revenait d'esquisser le cadre légal. Et qu'entend Claeys par « rôle politique »? Pouvait-on attendre de Rulot qu'il endosse à lui seul durant l'Occupation les rôles qui incombent en principe au ministre compétent, au parlement et au conseil d'administration? Peut-

on attendre d'un haut fonctionnaire qui est le produit de la culture administrative des années trente qu'il assume du jour au lendemain un « rôle politique »? Rulot a beau avoir une position de force, s'il occupe le poste qui est le sien, c'est parce que le système politique d'avant-guerre l'a sélectionné et attend de lui qu'il fonctionne dans la culture administrative belge caractérisée par une tutelle politique stricte. Rulot ne rechigne pas, il est vrai, à exercer pleinement ce surcroît de pouvoir que la période de l'Occupation lui offre, mais les autres acteurs ne le confortent pas moins dans cette posture. Les qualités qui lui ont valu, en temps de paix, d'être considéré par le système comme très compétent sont précisément celles qui vont peut-être le desservir durant l'Occupation.

Le gouvernement et l'entreprise veulent mettre à profit les épurations internes d'après-guerre au sein de la SNCB pour identifier et écarter plusieurs responsables, condition indispensable pour préserver le plus possible la réputation de l'entreprise tout en lui donnant un nouveau départ. C'est une stratégie qui n'est pas illogique en 1945, mais le problème est que l'entreprise n'a pas pu se livrer à une autocritique plus large et que l'on a fait endosser les responsabilités collectives à quelques individus.

Nous pensons dès lors pouvoir conclure que le directeur général Narcisse Rulot commet deux erreurs fondamentales, pour lesquelles il porte une responsabilité individuelle historique. La première erreur est qu'en 1940, il n'a pas saisi toute l'importance d'un cadre conventionnel, et la seconde erreur qu'il a commise est de ne pas avoir mis à profit l'important pouvoir qu'il détenait en 1942 ne serait-ce que pour limiter les prestations militaires au profit de l'occupant, plus particulièrement les trains de déportation. Cela étant, les choix individuels qu'il pose ne peuvent s'expliquer que par le système dans lequel il opère. En 1940, Rulot se conforme pleinement aux souhaits de l'*establishment* belge. Les autorités et les entreprises concernées le confortent dans la politique qu'il met en œuvre au cours de l'Occupation. Face aux trains de déportation en particulier, le silence fut collectif et total. La responsabilité finale ne peut donc pas être imputée à une seule personne ni même à une seule entreprise. L'absence de protestations claires contre l'acheminement des trains de déportation est une responsabilité collective des plus hautes autorités publiques et industrielles belges durant la guerre.

Enseignements à tirer

Vu le caractère public du travail d'étude qui nous a été confié, nous voudrions conclure en avançant cinq éléments succincts qui pourraient servir de point de départ pour un débat ou pour d'autres initiatives.

Un premier enseignement concerne la nature des grandes administrations ou entreprises dans le contexte de choix éthiques. La SNCB est un mastodonte intégré dans des réseaux industriels et soumis à un cadre légal et à une tradition de tutelle politique. Elle a une mission clairement définie, exprimée en productivité et en prestations de service. Avant la guerre, l'entreprise fut une pionnière en Belgique sur le plan de l'organisation taylorienne du travail et de la production. La SNCB fonctionne

par la force de choses comme une bureaucratie technocratique, avec une vision tout entière centrée sur la réalisation d'objectifs mesurés à l'aune de paramètres économiques. Sur le plan éthique, cela peut conduire à une forme d'aveuglement collectif. En dépit de l'ampleur de la résistance au sein de la SNCB, personne ne ressent le besoin de protester contre les trains de déportation, ce qui montre la manière impérieuse dont de grandes structures parviennent à normaliser des conceptions et des comportements inconcevables. Dans l'ouvrage, nous faisons mention d'une personne de l'atelier central de Malines, qui déclare après la guerre que psychologiquement parlant, le personnel a eu du mal à accepter les réparations de locomotives allemandes. Au fil des mois, cependant, cela était devenu normal au point que plus personne ne remettait cela en cause. Dès 1940, les prestations militaires passent pour inévitables et la résistance finit même par accepter les trains de déportation.

Un deuxième élément est l'importance d'un cadre international solide et contraignant sur les droits et les devoirs d'une force d'occupation hostile vis-à-vis d'un territoire occupé. En 1940, la SNCB est confrontée à un occupant qui, malgré l'existence du droit international de la guerre et de conventions mutuelles, fait un usage purement instrumental de son pouvoir militaire effectif. Les autorités et les entreprises qui subissent le joug de l'occupation s'avèrent impuissantes. Quelles sont au jour d'aujourd'hui les meilleures options pour contenir des forces d'occupation qui utilisent abusivement leur pouvoir militaire réel ? Faut-il se livrer activement à une opposition armée, prendre des sanctions économiques, brandir la menace de sanctions à l'encontre des auteurs ? Et cela serait-il possible en fin de compte, ou est-il quand même préférable de négocier une forme de collaboration et, partant, un difficile compromis ? Autant de questions qui émergent dans le contexte de la SNCB pendant la guerre et qui sont toujours d'actualité aujourd'hui.

Un troisième élément a trait aux dilemmes moraux universels que soulève la « politique du moindre mal » menée par la Belgique durant l'Occupation. Entre 1940 et 1944, les hauts fonctionnaires et les mandataires publics opèrent, au nom de l'intérêt du pays et de sa population, un grand nombre de choix négatifs. La SNCB est un parfait exemple pour pouvoir montrer tous les arbitrages qui peuvent être faits dans un tel contexte. Alors qu'elle faisait circuler les trains de déportation, la SNCB était aussi une véritable bouée de sauvetage à laquelle la population de la Belgique occupée devait sa survie. Mais que valent, en fin de compte, tous ces choix négatifs face à un avantage majeur ? Quel processus décisionnel peut-il présider à de tels arbitrages ? Et serions-nous capables aujourd'hui de prendre de meilleures décisions que ce ne fut le cas en 1942 ? Comment les choses se passent-elles de nos jours dans les régions du monde qui subissent le joug de l'occupation ?

Un quatrième enseignement concerne l'importance des personnalités individuelles fortes dotées d'une certaine résilience démocratique à des postes de pouvoir. Quelqu'un comme le directeur général Rulot avait toutes les qualités requises pour occuper ce poste de haut niveau en temps de paix, à savoir la bonne formation technique, le bon réseau, le leadership nécessaire, la loyauté et la connaissance du système, mais cela ne faisait pas nécessairement de lui le dirigeant le plus adéquat au moment de la crise démocratique aiguë de 1940. Il parvient à renforcer considérablement sa position en 1942, mais reste - comme tout le monde autour de lui - aveugle face aux trains de déportation. En démocratie, il est essentiel, durant les

moments de crise, d'avoir aux postes de pouvoir des personnes qui soient dotées d'une boussole morale, des personnes qui puissent se distancier du système dont elles sont elles-mêmes le principal représentant. Cela n'est pas simple et on peut même dire que c'est contradictoire dans un certain sens. Cela implique en effet que des hauts fonctionnaires, des militaires, des décideurs politiques, des magistrats, etc. aillent à l'encontre du système dont ils sont eux-mêmes l'incarnation. Dans le cas de la SNCB en tout cas, la politique du moindre mal constitue aussi un sujet de débat intéressant.

Enfin, le cinquième enseignement concerne les mécanismes et les processus de la mémoire collective. Le fait que par stratégie, on ait limité la possibilité pour l'entreprise de se livrer à un exercice d'auto-analyse critique dans les années 1945-1947 apparaît somme toute comme quelque chose d'inévitable. Mais qu'il ait fallu attendre jusqu'en 2023 pour que l'on étudie de plus près ce pan de notre histoire, voilà un délai que l'on peut assurément qualifier de long. L'existence de ces convois de déportation n'était déjà plus un secret pour personne à l'époque, mais c'est comme si cet événement avait été enfoui dans les tréfonds de la mémoire collective. Comment expliquer que certains événements se hissent au premier rang de notre mémoire collective alors que d'autres tombent littéralement dans l'oubli ? Quels sont les facteurs à l'origine de ces angles morts de notre histoire et comment faire aujourd'hui pour les identifier de manière plus rapide et plus efficace ? L'exploration de cette page de notre histoire nous montre aussi concrètement combien il est difficile d'appréhender cet héritage belge quatre-vingts ans après la fin de la Deuxième Guerre mondiale.

Liste d'abréviations

Arch. SNCB/NMBS : Centre d'archives et de documentation de la SNCB

AFA : Archives de la Fondation Auschwitz

RBHC : Revue belge d'histoire contemporaine

SAVG : Service Archives des victimes de la guerre (Archives de l'État)

EBD : Eisenbahn-Betriebsdirektion (Bruxelles) (Direction opérationnelle des chemins de fer)

HVD : Hauptverkehrsdirektion (Bruxelles) (Direction centrale des transports)

MER : Mitteleuropäisches Reisebüro (Agence de voyages pour l'Europe centrale)

SNCB : Société nationale des chemins de fer belges

RSHA : Reichssicherheitshauptamt (Office central de la sécurité du Reich)

SNCB-AR : 'Archives de la Société nationale des Chemins de Fer belges (SNCB). Service du Personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre mondiale 1929-1989', Archives générales du Royaume.

UTMI : Union des travailleurs manuels et intellectuels

AJB : Association des Juifs en Belgique

VNV : Vlaams Nationaal Verbond (Ligue nationale flamande)

WVD : Wehrmachtverkehrsdirektion (Bruxelles) (Direction des transports de la Wehrmacht)

Liste des sources

Archives générales du Royaume (Bruxelles)

1/ Archives de la Société nationale des Chemins de Fer (SNB). Service du Personnel. Dossiers concernant la Deuxième Guerre mondiale 1929-1989.

Dossiers 'Incivisme' :

ADAM Ernest ; ADAM A.(°1911), ADRIAENS E.A.H. ; ANTOINE Louis ; ARNOULD GLL ; BARY F.L.J.M.G ; BERGHMANS René ; BERTRAND FAC ; BERTRAND Léon Joseph Ghislain ; BOGHAERT O. ; BOMANS Jean Louis ; BONDAS Joseph ; BONTINCK Odilon ; BOUCIQUE J.L.A. ; BRAHY C.J. ; BRAHY Léon Louis ; BRIDOUX G J G ; BRIXHE Emiel S. ; BROUCKAERT A. ; BRUNEAU J.V.L. ; CAMBIER Léon ; CAMERMANS Charles ; CAMPUS R. ; CAPPUYNS H.F.F.M ; CAREZ G.A. ; CASTEELS F.P.M. ; CHALLE Hector ; CHANTRELL Augustin ; CHENU HP ; CHENU R. ; CLAUDOT L. ; COLLE J.M. ; CORBUGY René ; CORDIER L.A. ; COUSIN Valéry ; CREM M.R. ; CUYPERS Ferdinand ; DE BLIECK GT ; DE BLOCK A. ; DE BOECK P. ; DE BONDUWE R. ; DE COCK R.G. ; DE COEN J.J.E. ; DE GROOTE Paul, Hubert, Marie ; DE LAUSNAY Charles ; DE MOYER ; De REUS C.M. ; De SEILLES C.J.M. ; DE SOIGNIE Robert Georges ; DECROO Albert ; DEDOUAIRE E.N. ; DELCOURT Arthur ; DELORY F. H. ; DEMARET A.A ; DEPAIVE A.C.J. ; DESORGHER E.E.J.H. ; DESPRETS R. ; DESSERT F.O.G. ; DETHIEU L.C.M. ; DEVOOGHT Richard L. ; DEWINTER M. ; DISCRY L.J.O. ; DOMS Ernest ; DRAPPIER Jean ; DRECHEEL H. ; DRECHSEL Max ; DUBOIS M.J.J. ; DUBUISSON G. ; DUBUISSON J. ; DUBUS Jean D.C. ; DUCHATEAU G.L.A. ; DUCHENE L.P. ; DUFOUR Paulin ; DUQUESNE F.J.F. ; DUQUESNE P.J. ; DUTORDOIR A. ; EMPAIN Georges Ernest ; EMPAIN Robert Emile ; EVRARD J. ; FABRY Henry ; FERON ; FERRY R.C. T.M. ; FONTAINE A.M. ; FRANCKSON Marcel ; FRANCOIS G.N.J. ; FRANCOIS G.S.A. ; FRECHSEL M. ; GAEREMIJNCK Oktaaf ; GALLE A. ; GALMART Jules C. ; GARCET L. ; GAREZ G.A. ; GEORGIN O.F.A. ; GEVAERT C. ; GEVAERT Joseph ; GHIJSBRECHT M. ; GHILAIN Paul Louis Nicolas ; GHINS O.L.J.G ; GHISLAIN F.V.J. ; GHISLAIN P.L.N. ; GILLET P. ; GLAUDOT L.F. ; HAESAERTS J.E. ; HAINAUT M.D.N.E. ; HANON E. ; HAZARD Henri Joseph Adolf ; HENNIG E. ; HENNING René Florent ; HENKENS André Barbe ; HUFTY N.A.J. ; HUYBERECHTS Antoine André Marie Joseph ; ILIAS J. ; ITHIER Gaston ; JABOT H.A. ; JACOPS ; LAMALLE V.U. ; LAMBERT Gustave ; LAMBOTTE Fernand ; LAMBRECHT F. ; LAMY A.M. ; LATAIRE L.K. ; LAUWERS C.L. A. ; LEDOUX R. ; LEGROS G.J.E. ; LEMAIRE Charles F.B. ; LEMAIRE M.G. ; LEMAITRE ; LIEBAERTS Charles/Karel ; LISMONDE Léon ; LOONTJENS Frans ; LOSSON M. ; MAES E. ; MARECHAL E.M. ; MARS R.F. ; MARTIN N.G. ; MARX P. ; MASUY G.C.F.F. ; MATAGNE P. ; MATTHYS J.L. ; MEEUSSEN J.M.E. ; MINSART E. ; MIRY Raoul ; MOULART G.I. ; MULLER J.E. ; MUSELLE M.J. ; MUSYCK J.A. ; NACHTERGAELE R.P.A. ; NAVEZ G. ; NOLET DE BRAUWERE van STEELAND ; NOTESSE R.A.F. ; NOTTE J.F.A. ; OLIVIER G. ; OP T' EYNDE G.J.F. ; PÂQUES V. ; PAREIN Victor ; PARISSSE Maurice J.D.C. ; PAULIS Antoine ; PELTZER André ; PETERS Oscar ; PETIT Charles ; PHILIPPOT T.C.J. ; PICALAUSA P.S.A. ; PIERRE E.H. ; PIETTE P.M. ; PLISNIER M.A.J. ; POMMEROLLE F.J. ; PONSARD Alfred ; PUISSANT F.A. ; REUL M. ; RONSSE A.A.C. ; RULOT N. ; SANTE R. ; SCHAUTEN G.J. ; SCHEERANS ; SCHEERENS J.G.S.G. ; SCHEPERS R. ; SCHOTTE J.M.L.E. ; SCHRYVERS A.J. ; SEGERS Paul ;

SIMONET M.J. ; SPRUMONT R. ; STASSEN M.N.L.J. ; STORY Henri ; STRAUS E. ; TACK R. ; TALPAERT H.L. ; THEYS Joachim C.G. ; VAN BOXMEER J. ; VANDEN BOSCH G. ; VAN DEN BRANDEN J.F. ; VAN DEN STEEN Gérard L.F. ; VAN DEN TORREN J. ; VAN DER BORGHT R. ; VAN DER REST Maurice ; VAN DURME ; VAN ES Gaston ; VAN AERDE A.M.P.C. ; VAN GIJSEL M.R.G. ; VAN RIJN J.P. ; VAN WAEFELGHEM J.C.M. ; VAN WIJNSBERGHE R.J.F. ; VAN WYNSBERGHE E.A.J. ; VANDER HUYPEN ; VANDERBORGHT J.V.E. ; VANDERPUTTE E.E. ; VANDERPUTTE F. ; VANDERSPEK Jean ; VANDERSYPEN J.A. ; VANHEMELRIJCK ; VANHOOF A.C. ; VER ELST L. F. ; VERBEEMEN Maurice A. ; VERBEEMEN P.A. ; VEREENOOGHE E. ; VERKOYEN A.M.M. ; VERPLANCKEN O. ; VILAIN V. ; VINCENT J.M.J. ; VOLON J.A.L.G. ; VOORDECKER E.C.A.M. ; WALLET L.C. ; WARTE O. ; WELVAERT Rémi ; WESTENDORP N.H.P.M. ; WILLAERT G.C.A. ; WITTENBERG M.P.

Dossiers :

- Dossier 46 - Généralités – Livres d’ordres ou instructions pour les services P.52.3, Bureau P.S.51.21/1940-1944
- Dossier 67 - Avis 22 P du 6 mars 1945
- Dossier 68 - Avis 29 P du 1^{er} avril 1945
- Dossier 80 – Reprise du travail SNCB et ministère du Ravitaillement
- Dossier 83-84 – Registre des mandats de recettes du Bureau 52.24
- Dossier 89 - Applications de diverses réglementations 1943-1950
- Dossier 91 - Circulaires et notes pour les agents restés en poste sur l’ordre formel de leurs supérieurs malgré les bombardements 1944-1946
- Dossier 92 – Dossier relatif aux agents arrêtés comme otages-1945
- Dossier 110 – Listes agents décédés suite à leur activité patriotique
- Dossier 111 – Agents arrêtés à cause de leur activité patriotique
- Dossier 112 –Agents déportés et décédés lors de la déportation– janvier 1945
- Dossier 113 –Agents déportés pour raisons d’ordre patriotique ou politique et rentrés en Belgique après le 31 octobre 1944
- Dossier 114 – Agents emprisonnés et décédés après le 31 octobre 1944 en Belgique
- Dossier 115 – Agents tués en service
- Dossier 117 – Agents emprisonnés par l’ennemi

2/ Commissions d’enquête sur l’attitude des fonctionnaires

- F 1587 'Staatsveiligheid': n°54: Rulot Narcisse

3/ Résistants armés 1940-1945. Dossiers individuels.

- F 1944 11 dossiers: De Brauwere Henri, Franckson Marcel, Du Bus de Warnaffe, Hazard Henri, Henning René, Huyberegts Antoine, Lambotte Fernand, Nolet de Brauwere Paul, Ronval Georges, Rotsaert Robert et Velleman Charles

4/ Sûreté de l'État

- Dossier nr. 2/XII g. Action du personnel des chemins de fer au moment de la libération du pays, *Haut-commissariat à la sûreté de l'État durant sa présence à Londres*, Archives de l'État.

- XII-109 g. Action du personnel des chemins de fer à l'heure H.

- CII/3-581 à 583 – SNCB: Sabotages sur le chemin de fer

- D .IV/1-702 Israélites

- D.V-790 Albert Dumont

- J.IX-A-nr. 1214 Centre d'internement Saint-Gilles

- M.I nr. 1390/14 Transports

- H.II-917/21 Sabotage dans les trains. Rapport des officiers régionaux

Archives de l'État Bruxelles Dépôt Cuvelier

1/ Archives de la justice militaire pour la répression de la collaboration après la Seconde Guerre mondiale

- Reeks "Industriële Collaboratie – Bedrijven" Krijgsauditoraat Brussel, Dossier *Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes nr. 36837 (Chemins de fer belges), "Nationale Gesellschaft der Belgische Eisenbahnen"*

- Nr. 396. Société nationale des Chemins de fer belge (S.N.C.F.B.) ; Rulot, directeur général ; Bomans ; Schotte J. 1944-1946. 1 paquet C.I. 10/44

- Nr. 3400. Atelier central Mechelen NMBS [Mechelen Arsenal S.N.C.F.B.] ; Verbeemen, ingénieur ; De Decker, directeur d'usine. 1945. 1 couverture C.I. 2558/45. Contient le dossier Div. 777/45 (Verbeemen, ingénieur ; Van Der Torren, inspecteur ; Van Calsteren, contremaître).

- Dossier "Union Belge des Constructeurs de Locomotives".

- Archives de l'Office du Travail de Liège- Procès en 1946 (3 boîtes – référence 1412) - Procès de Albert Carpiaux, Stéphane Meunier, Dr Kurth, Jules Hendriks, François Pirard, Jean Leenen, contre l'Office du Travail.

- Archives de l'Office du Travail de Mons: 2 boîtes (Coekelbergh- 27 juin 1947)

- Archives de l'Office du Travail de Nivelles: 5 boîtes (Office du Travail 27 juin 1947- n°225-229)

2/ Archives de l'auditorat général des forces armées, Service général de documentation

- Locomotives « Z/34-82 » (Question parlementaire n° 23 du 21/01/1947 de M. Demany, demandant si un rapport officiel a été établi à l'encontre des entreprises industrielles qui ont fabriqué des locomotives pour la Reichbahn [sic] pendant l'occupation)

3/ Archives de la Société Générale

- Soc. Gén. 4e dépôt: nr 593 Dossier concernant les activités de la S.N.C.F.B. (Société Nationale des Chemins de Fer Belges) et la réquisition allemande de personnel et de matériel dans le secteur des transports.

4/ Recherches de l'équipe « Histoire » de la RTBF Charleroi pour l'émission Jours de Guerre

- 726-Moika Wachter, Cantons de l'Est -3 Mobilisés et réfractaires, 13/11/1991, 2p.

- 828-Monika Wachter, Traduction de la note du Major Von Harbou sur les prisonniers de guerre, 9/1/90, 2p.

- 832/3-Séraphin Bonnet, les mémoires d'un agent double. Le combat contre la déportation. Le travail obligatoire, slnd, 13p (+ annexes)

- 858-Juline SPRONCK, Déportation 3781 jours. 10 avril 1943-31 mai 1945,

- SNCFB: Interviews n° 186, 226, 257, 287, 391, 391, 543, 705, 725

- Juifs déportation: Interviews n° 211, 212, 414, 443

- XXV^e convoi: n° 28

Archives de l'Office de Récupération économique (ORE)

- Dossier (S.N. des) Chemins de Fer Vicinaux - 39.077 Namur

- Dossier 9892 - Compagnie Belge de Chemins de Fer

- 340039 - Compagnie Belge de Chemins de Fer et d'Entreprises Bruxelles. Matériel à Aundinghem

- 208 (1042-208) - Compagnie Belge de Chemins de Fer et d'Entreprises Bruxelles

Service d'archives et de documentation de la SNCB

1/ Classement distinct (bâtiment Delta)

- Zuiveringdossier Narcisse Rulot (5 dozen)
- Notulen van de beraadslagingen van de Raad van bestuur 1940-1945 (PV du Conseil d'Administration)
- Notulen van de beraadslagingen van het Permanent (of Vast) Comité 1940-1945
- Notulen van de Algemene Vergadering 1940-1945

2/ Service d'archives et de documentation de la SNCB

- 9-Oorlogsarchief. Attestaties verzet 1 boîte (archives de guerre. Attestations, résistance)
- 40-E-2.02 Boîte n° 03-2012 - OCCUPATION ALLEMANDE (règlements allemands pour les chemins de fer), livres sur l'équipement militaire allemand)
1938-1942 1 boîte
- 41-E-2.02 Boîte n° 04-2012 - OCCUPATION ALLEMANDE ("Fahrplanbuchen"). 1913-1917
- 139-Biografische fiches (fiches biographiques)
- 152-Varia: Documenten Eisenbahn, Documenten Exploitatie, Personeel, orderboeken
- 197-Verslagen over de exploitatie
- 202-E-2.02 Dossier inzake opgeëiste voertuigen
- 218-Biografische fiches
- 220-Vergaderingsverslagen van het Bestendig Comité
- 263-Dossiers inzake wijzigingen aan de structuur van NMBS (1940-...)
- 307-Reglementen, 'Ordres spéciaux'
- 435-Dossiers inzake ernstige ongevallen (1936...) en dienstarchief (1922...): van 1/9/1936 tot 31/7/1945
- 554-E-2.02-Dossiers concernant les sabotages en 1943 (dossiers nr. 951-1100) 1943
- 633-Clichés van Duitse plannen
- 646-E-2.02-Archief inzake oorlogsschade Tweede Wereldoorlog. Oorlogsschade A'pen (Antwerpen) Dam – Statistieken
- 680-Register van ongevallen van 1 september 1936 tot 31 juli 1945

- 716-Archief Digitaal. Dienst ongevallen WOII
- 725-Archief inzake internationaal goederentransport
- 726-Dossiers concernant les sabotages entre 1941 et 1942 (Service des incidents)
- 727-Dossiers concernant les sabotages en 1943 (dossiers n° 193-317)
- 728-Dossiers concernant les sabotages en 1943 (dossiers n° 318-449)
- 729-Dossiers concernant les sabotages en 1943 (dossiers n° 450-700)
- 731-E-2.02 Dommages de guerre. Concerne le 'Groupe de Bruxelles' (occupations et prestations pour les armées alliées ou allemandes) 1944-1947/
- 732- Acquisition (boîte n° 11-2012)-Documentation: Jaarverslagen NMBS (1938-1951), boeken van NMBS over boekhouding, materieel en planning (1950-1969)
- 752-Télégramme allemand de juin 1940
- 755-Stationschef 'bijzondere situatie tijdens de oorlog'
- 756-'05/1940' Beleidsdocumenten NMBS Tweede Wereldoorlog (= ancien n° 9)
- 757-Mutaties, tucht, loonstaten
- 760-Index des trains durant la période de guerre

Fichiers et dossiers non numérotés :

- Reeks Avis/berichten
 - Avis service Défense Passive
 - Avis service Direction Générale
 - Avis service Exploitation
 - Avis Service Personnel
 - Avis Service Social
- Office d'Exploitation des Transports Coloniaux (OTRACO). Rapport 1940-1944, Bruxelles, 1946 (C700011)
- Situation mensuelle de comptes 1941-1944 (L.C. 12).
- Wagons tombereaux 1940-1945 (1 boîte) RAGH ENO 669-75 ; 680-1-3
- Annuaire de la SNCB 1940 et 1948
- PV des commissions de révisions 1940- 1945 (Référence interne: dossier 232.01.2/3.2.)
- Rapport sur le matériel cédé ou réquisitionné - de 1948: réf.232.01.2/1.3 (chemise 230098)

- PV du 29/9/1941 des voitures cédées à la Reichbahn: réf: 232.01.2/3.2/PV106
- Refus de céder des voitures écoles - 1944: réf: 232.01.2/9.3
- Voitures belges rentrant de l'étranger-1949: réf. 232.01.2/1.3
- Voitures cellulaires: fiches d'immatriculation 1903 – HV cellulaire n° 9229 à 9230
- Voitures cellulaires: fiches d'immatriculation 1930 – HV cellulaire n° 71.001 à 71.004
- Fiches d'immatriculation des voitures cédées à la Wehrmacht sur ordre 0.6.9 (n° 17.024 à 17.041)
- Voitures à démolir avant-guerre fonctionnant tout au long de la guerre: Fiches d'immatriculation (n° 17.028, 17.043, 17.019)
- Liste des voitures non recensées au 1.1.1948 (pas de référence interne)
- Revendications allemandes du 11 novembre 1940
- XXV^e anniversaire de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges. Discours prononcé par M.Delory, Directeur Général, à la Séance Académique Solennelle du 22 octobre 1951 au Palais des Beaux-Arts à Bruxelles.

Archives HR Rail

- 5.0.540-70: Incivisme, Répression
- 5.0.580-603: Incivisme, Répression Cantons de l'Est
- 5.0.584: Incivisme Cantons de l'Est, révisions
- 53-23: Godfrin Louis, faits de guerre, dossier disciplinaire
- 5.0.700-704: Reichsbahn Ligne Kalterleberg
- Dossier 'Témoins du passé. Train fantôme'

Service Archives des Victimes de la Guerre (Archives de l'État)

Dossiers de victimes de la guerre:

- HENNING René, Inspecteur en chef adjoint au directeur Service Exploitation SNCB (prisonnier politique PP 124044 kal 14269)
- NOLET DE BRAUWERE Paul, Directeur du Personnel SNCB (prisonnier politique PP 126572 kal 14574)
- STRUYE Paul, avocat – réseau Nolet de Brauwere (presse clandestine 600.190/45/48)
- VAN LEEUWEN Joseph – réseau Nolet de Brauwere (presse clandestine 602.940/1732/1638)

- FRANCKSON Marcel – ingénieur SNCB déporté et décédé (Dossier documentation 43.486)
- MOREAU Joseph – employé SNCB arrêté et relâché (Dossier 87.543)
- THIJS Fritz médecin – arrêté et déporté pour avoir participé à l’attaque du XXe convoi (Dossier n° 16.644)
- Rapport de la relation faite le 18/12/1952 par Monsieur Jospa à Madame Vandenberghe (AOS-AVG-R.497/Tr.111037).
- Rapport d’une enquête faite le 02/07/1968 par HDB auprès de Monsieur Jungst Hercke (14/06/1905), évadé du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.226498/2).
- Rapport des enquêtes faites en juin-juillet 1968 par HDB, concernant la résistance du Rail et l’attaque du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.226779).
- Rapport d’une enquête faite le 06/08/1968 par HDB, rapport d’interrogatoire de MARKUS Egon (05/03/1922) (AOS-AVG-R.497/Tr.227000).
- Rapport d’une enquête faite le 25/11/1968 par HDB, interrogatoires de deux évadés du XXe convoi, Gorski David et Rafalowicz Sana (AOS-AVG-R.497/Tr.229331).
- Rapport d’une enquête faite le 26/02/1969 par HDB à Grivegnée auprès de Surovetchi Meer, évadé du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.230518).
- Rapport d’une enquête faite le 20/01/1970 par HDB à Uccle, rapport d’interrogatoire de Silbersztejn Herz (17/01/1923), évadé du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.234314).
- Rapport d’une enquête faite le 19/09/1972 par HDB auprès de Monsieur Vandepoel au local du M.N.B. à Saint-Gilles. Actions en vue de provoquer l’évasion des Juifs appartenant au XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.246139).
- Rapport d’une enquête faite le 07/11/1972 par HDB auprès de Monsieur Franklemon Jean. Actions en vue de provoquer l’évasion des Juifs appartenant au XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.247056).
- Rapport d’une communication téléphonique le 07/01/1973 entre Monsieur Maistriau et Monsieur HDB concernant l’action en vue de provoquer l’évasion des Juifs du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.247747).
- Rapport d’une enquête faite le 14/06/1973 par HDB auprès de Messieurs Abraham Bloder et Jacob Cynsiger, deux partisans armés rescapés du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.249994).
- Rapport d’une enquête faite le 21/01/1976 par HDB auprès de Madame KUPFERMINE Chana (épouse KUTNOWSKI), concernant l’attaque du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.262553).
- Rapport d’une enquête faite le 17/03/1976 par HDB chez Albert Dumon concernant le XXe convoi des Israélites déportés de Malines (AOS-AVG-R.497/Tr.263412).
- Rapport d’une enquête faite le 26 mai 1976 par HDB à Anderlecht, chez WEBERMAN Syncha (06/05/1909) et son épouse RAND Zlata (16/11/1912), concernant l’attaque du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.264360).
- Rapport des enquêtes faites les 8, 14, 21 et 28/03/1973 et le 19/04/1973 par HDB à Bruxelles. Actions en vue de provoquer l’évasion des Juifs du XXe convoi, déclarations de Terfve Jean, Baligand Raoul, Bolle Maurice et Goudsmit-Berkowitch Hélène (AOS-AVG-R.497/Tr.249265).
- Rapport d’une enquête sur le Train fantôme (R.497/TR.17511/01)
- Rapport d’une enquête sur le Train fantôme du 2 septembre 1944 (R.497/TR.251678)
- Rapport de la relation faite le 18/12/1952 par Monsieur Jospa à Madame Vandenberghe (AOS-AVG-R.497/Tr.111037).

- Rapport d'une enquête faite le 02/07/1968 par HDB auprès de Monsieur Jungst Hercke (14/06/1905), évadé du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.226498/2).
 - Rapport des enquêtes faites en juin-juillet 1968 par HDB, concernant la résistance du Rail et l'attaque du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.226779).
 - Rapport d'une enquête faite le 06/08/1968 par HDB, rapport d'interrogatoire de MARKUS Egon (05/03/1922) (AOS-AVG-R.497/Tr.227000).
 - Rapport d'une enquête faite le 25/11/1968 par HDB, interrogatoires de deux évadés du XXe convoi, Gorski David et Rafalowicz Sana (AOS-AVG-R.497/Tr.229331).
 - Rapport d'une enquête faite le 26/02/1969 par HDB à Grivegnée auprès de Surovetchi Meer, évadé du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.230518).
 - Rapport d'une enquête faite le 20/01/1970 par HDB à Uccle, rapport d'interrogatoire de Silbersztejn Herz (17/01/1923), évadé du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.234314).
 - Rapport d'une enquête faite le 30/01/1973 par HDB à Bruxelles. Recherche des personnes ayant saboté l'action des résistants pour provoquer l'évasion des Juifs du XXe convoi le 20 avril 1943 (AOS-AVG-R.497/Tr.248246).
 - Rapport d'une enquête faite le 30/05/1973 par HDB à Bruxelles. Actions en vue de provoquer l'évasion des Juifs du XXe convoi, déclaration de Krochmal Régine (AOS-AVG-R.497/Tr.249728).
 - Rapport Sipo-SD 16-31.07.1944 (R.696 TR.240002).
 - Rapport d'une enquête faite le 10/12/1975 par HDB à Auderghem chez Mme Dwojra Binsztok concernant l'attaque du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.262151).
- cdfc
- Rapport d'une enquête faite le 04/06/1976 par HDB chez M. Goldsteinas Mendelis (05/10/1901) et son épouse Vistinezki Hinda (17/12/1904), tous deux évadés du XXe convoi (AOS-AVG-R.497/Tr.264530).
 - Rapport des enquêtes faites le 25 février 1977 à Tirlemont par HDB concernant l'attaque du XXe convoi + carte de Tirlemont (AOS-AVG-R.497/Tr.267449).
 - Lettre du Service Social Juif au Service Recherches et Documentation datée du 02/07/1968 concernant la demande de Ch. Perelman d'obtenir les noms et adresses des personnes qui ont pu s'échapper du XXe convoi + lettres du Service Recherches et Documentation concernant l'envoi des listes (AOS-AVG-R.706/Tr.250830/1-2).
 - Rapport d'une enquête faite le 30/10/1969 chez Madame Jadoul sur le Train fantôme (R.497/TR.233431)
 - Rapport d'une enquête faite chez Monsieur Gutman Szama et Surovetchi, évadés du XXe convoi (R.497/TR.236643A)
 - Rapport d'une enquête chez Madame Wajcblum Sara qui fut déportée par le XXe convoi et qui a organisé un réseau d'entraide à Auschwitz (R.497/TR.237508)
 - Lettre d'un résistant condamné à être fusillé à sa mère (R.497/TR.189797/1 ; 189794/2a ; 189794/2b)
 - Rapport d'une enquête à l'évêché de Liège en date du 30/12/1976 (R.497/TR.266852)
 - Rapport d'une enquête sur les résistants français libérés par la résistance belge (le Train fantôme (R.497/TR.246633)
 - Liste de 476 Belges arrêtés par la police allemande et libérés le 3/9/1944 à la gare de Petite Ile (Train fantôme) (R.497/TR.36466/03)
 - Rapport d'une enquête faite le 06/08/1968 par HDB, rapport d'interrogatoire de MARKUS Egon (05/03/1922) et MOGIELNICK Lejbus (°22/6/1909) (AOS-AVG-R.497/Tr.227000).

- HENNING, René, La lutte des cheminots belges (photocopie sInd)- (R.497/ TR.226529)
- Dossier D'HOOGHE Achiel, résistant (R.610/271431)
- Discours du ministre Gutt du 22/1/1942 aux cheminots (R.610/271431)
- Appel du premier ministre belge Pierlot aux cheminots du pays occupé, dans sa radiodiffusion du 12/11/1942 (R.610/271431)
- Messages de Radio Belgique du 17/12/1941 et un message radiodiffusé non daté (R.610/271431)
- Presse clandestine: « Écho de la liberté »: avril 1943 et 15 mai 1943 (n° 2) (R.610/271431)
- Courrier des « Vrais fils de la Belgique », sInd (R.610/271431)
- Publication Ofipresse (Office israélite de presse et de documentation), n° 15, 10 août 1945 (réf. R.123/TR.148442)
- AOS-AVG/d.017.298/ Dossier personnel établi au nom de Jean Verhaegen par le service documentation
- Dossier Wayaffe Robert: n° 64004 (travailleur obligatoire en 1943, blessé en Allemagne)

Centre d'Étude Guerre et Société contemporaine (CegeSoma/Archives de l'État)

- Narcisse RULOT, *On n'aurait pas dû*, sInd (mémoire sur la période de guerre) – Collection journaux personnels et manuscrits. Acquisitions 1969-2018. » (02750 AB) *En cours d'inventorisation*
- Déclaration de témoins et d'accusés pendant le procès Kurt Asche devant le Landgericht Kiel, 1980, vol. VI, *Vernehmungen Hans Rodenbüsch*, Bonn, 14 Februar 1968, p. 1175-1176.
- Commission d'enquête sur les fonctionnaires de l'après-guerre
- Notes de A. Castiau (Secrétaire général des Transports, PTT et NIR) sur les réunions des Secrétaires généraux, 1/8/1940-31/3/1941.
- Archives de l'Amicale des Prisonniers Politiques rescapés du convoi du 3 septembre 1944
- AA807, Documents Nolet De Brauwere sur la SNCB
- Archives Hubert Detroz, sur la carrière à la SNCB et l'emploi en Allemagne de son fils Lambert 1940-1945.
- AA861, Albert Sollie, résistance et déportation ("Spooktreinen")
- AA1333/138, Farde de documentation sur la mission MESSALA
- AA1333/196/1 et 196/2: réseau Luc-Marc
- AA69, Verslag sabotages op het Spoorwegnetwerk
- AA70, 'Diverse documenten' over de NMBS

- AA101, Activiteitenverslag van de Ravitailleringdienst van de NMBS
- AA977, Groep/Groupe G (37 persoonsdossiers verzet)
- AA1333, Inlichtings- en Actiediensten (Staatsveiligheid): 94 persoonsdossiers
- AA652, secretaris-generaal Emiel De Winter (Landbouw en Voedselvoorziening); dossier Rulot
- Archief van de Nationale Koningsgezinde Beweging, doos 23 'ROMEO-SANDRA' 1859 (verzetsdossier Narcisse Rulot)
- AA2309, Archief Laurent Deckers, dienstleider NMBS station Achel-Statie
- AA2127, Attestation René Henning, Prisonnier politique
- AA1135, Archives du réseau Luc-Marc- Fardes relatives aux envois d'informations sur le chemin de fer et les déportations de civils en 1943. Fardes n° 94-96, 129-136

Archives de l'État Namur

Fonds Hermann, 127/2 (Narcisse Rulot):

2-L'héritage du Directeur Général Narcisse RULOT

- 2.1-Reproduction des mémoires de guerre du Directeur de la SNCB Narcisse RULOT
- 2.2-L'activité sociale et l'activité patriotique du Service de Ravitaillement de la SNCB, pendant l'occupation ennemie
- 2.3-L'Affaire de Mr René LEDOUX à la SNCB (Namur, le 8 mai 1949 – 87 pages et 36 annexes).
- 2.4-Notice biographique du chef comptable René LEDOUX (1899-1969), devenu Inspecteur Principal, accompagnée de divers documents annexes
- 2.5-Dossier de la déportation des travailleurs belges en Allemagne (26 décembre 1942) + la situation statistique des Entreprises de transport par Rail à la date du 19 décembre 1942 + copie de divers courriers (SGB, le Roi, le Cardinal, etc) + un tract.
- 2.6-Le dossier personnel des documents ayant appartenu à Narcisse Rulot

Fondation Auschwitz

Témoignages oraux

ARIEL Nina ; MAISTRIAU Robert ; MANDELBAUM David ; RAMET Natan ; ROSENBERG Lili ; TRIFFET Jules ; BELEN Pierre ; BERMAN Joseph ; BRUSSELAIRS Charles ; BRUSSON Paul ; CLAES Philip ; DECLEVE Bernard; ELBERG Chil; FLEM Boris; GENARD Mariette; GOLDBERG Sarah; GOLDSTEIN Maurice; GRONOWSKI Simon; HALTER Paul; HAULOT Arthur; HEIMANS Eugène; JURYSTA Dolf (ou Adolf); KICHKA Henri; KROCHMAL Régine; LACHMAN David; LIWSCHITZ Rebecca; MALBECQ Victor; MONCZYK Alain; PINHAS Marie; RAINDORF René;

ROSENBERG Lili; ROZENBERG Jacques; SOBOL Betsy; TRIFFET Jules; VAN DEN EYNDE Fernand; VAN HASSELT; VAN KERCKHOVEN Nina; VAN WEST Charles; WASSERSZTRUM GOLDMAN Sonia; WEINBLUM Léo; WIESENFELD Markus; WOLF Michal

Bundesarchiv Berlin (Archives de l'État Berlin)

1/ R 4306 - HAUPTDIREKTION BRÜSSEL

- R 4306/2: Dienstnachweise 1944

- R 4306/3: Verzeichnis der Bahnhöfe in Bezirk der Eisenbahn-Betriebsdirektion Brüssel 1943

2/ R 124 EISENBAHNVERWALTUNGEN IN DEN BESETZTEN GEBIETEN

- R 124/35: Geschäftsplan der Verkehrsdirektion Brüssel 1941 - 1943

- R 124/52: Kraftfahrzeugangelegenheiten 1944

- R 124/58: Geschäftsverteilungsplan, Stand 1941 mit Nachträgen 1941 - 1944

- R 124/69: Wagenübergangspläne der Nationalgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen 1941

- R 124/34: Stammpfanzüge für den Güterverkehr.- Zugstellung und Lokstellung 1943

- R 124/131: Eisenbahnübersichtskarten des Bezirks der Eisenbahnbetriebsdirektion Brüssel mit Einzeichnung der Zerstörung vom 27. August bis 3. September 1944

- R 124/83: Frankreich: SF-Züge (Schnellzüge für Fronturlauber) und D-Zugverkehr.- Zugbildung, Belastung und Anweisungen für die Ankündigung der Abfahrt 1942

3/ R 5-ANH. I REICHsverkehrsministerium (SAMMLUNG SARTER)

- R 5-ANH. I/50: BA Malmedy in der Zeit von Mai 1940 bis April 1944

- R 5-ANH. I/96: Besetzung der belgischen und französischen Eisenbahnstellen und Wiederaufnahme des Betriebes im Sommer 1940, 1940-1942, 1952-1954

- R 5-ANH. I/102: Allgemeines 1939-1940, 1944, 1954-1955

- R 5-ANH. I/103: Übersichtskarten und Dienstanweisungen 1934, 1940-1944, 1954-1955

- R 5-ANH. I/97: Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen Bd. 1 1940 - 1942

- R 5-ANH. I/101: Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen Bd. 5 1940-1944, WVD bzw. HVD Brüssel einschl. EBA Lille, Nancy und Luxemburg, Zusammenarbeit mit der SNCB, SNCF und der CFL 1939 bis 1945 1940 - 1954

- R 5-ANH. I/93: Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen Bd. 1 1940, 1942, 1954

- R 5-ANH. I/94: Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen Bd. 2 1940 - 1941

- R 5-ANH. I/95: Tätigkeit der deutschen Eisenbahnstellen Bd. 3 1940 - 1942

4/ R 5-ANH. II REICHsverkehrsministerium (SAMMLUNG KREIDLER)

- R 5-ANH. II/87: Betrieb bei den Wehrmachtverkehrsdirektionen Brüssel und Paris 1940 - 1942

- R 5-ANH. II/56: Verladung und Beförderung von Wehrmachts- und Verwundetentransporten 1937 - 1945

- R 5-ANH. II/11: Eisenbahndirektionen Lille und Brüssel 1940

Bundesarchiv Freiburg (Archives de l'État Fribourg)

1/ Organisation und Geschäftsverteilung sowie Personalangelegenheiten der WVD Brüssel

- Nr. 28. Einrichtung und Organisation der WVD Brüssel 1939-1940
- Nr 29. Aufbau, Organisation und Stellenbesetzung der WVD Brüssel und der nachgeordneten Transportdienststellen.
- Nr 2. Geschäftsverteilungsplan der WVD Brüssel / Abt. Eisenbahn, mit Berichtigung
- Nr 44. Verkehrswesen – Organisation, Personalfragen. Besprechungsnotizen des Kdr. WVD Brüssel, Oberts Mittermaier 1940.
- Nr 45. Zusammenarbeit mit deutschen und einheimischen Dienststellen im besetzten Gebiet 1940.
- Nr 25. Überführung des Eisenbahnwesens im Westen in den Geschäftsbereich des Reichsverkehrsministers. Enthält: Übertragung der Aufgaben des Wagendienstes von den Eisenbahndirektionen Nancy und Lille auf die WVD Paris 1942.
- Nr 47. Erfassung, Verteilung sowie Abgabe von Lokomotiven und Güterwagen aus Frankreich und Belgien an das Deutsche Reich 1940.
- Nr 3. Übersicht zum Nummernverzeichnis der 900 Abgabelokomotiven der WVD Brüssel 1941.
- Nr 48. Instandsetzung. Nutzung der belgischen Eisenbahnen für deutsche Zwecke 1940.
- Nr 4. Richtlinien für die Abwicklung des Verkehrs von Sonderzügen 1942-1944
- Nr 64. Betriebslagemeldungen der WVD Brüssel/Abt. Eisenbahn, 3.5.-24.7.1941

- Nr 65. Idem/Dgl. 25.3.1942
- Nr 67. Wehrmachtreiseverkehr – Schaffung einer zentralen Dienststelle zur Überwachung und Betreuung des Wehrmachtreiseverkehrs. 1940-1941.

Bibliographie sélective

Administration des Transports (Chemins de fer), Bruxelles, 2020.

Adriaens Ward, *Partizaan Storms: kroniek van de partizanendetachementen van Boortmeerbeek, Hofstade, Muizen, Kampenhout en Putte en van Sectie K8 van de spionagelij n Bayard*, Malines, 2006.

Adriaens Ward, *Partizanenkorps 037*, Berchem, 2005.

Adriaens Ward, Steinberg Maxime & Schram Laurence, *Mecheln-Auschwitz 1942-1944. De vernietiging van de Joden en zigeuners van België*, 4 tomes, Malines-Bruxelles, 2009.

Aerts Koen, *'Repressie zonder maat of einde ?': de juridische reïntegratie van collaborateurs in de Belgische Staat na de Tweede Wereldoorlog*, Gand, 2014.

Akties van het Belgisch Leger des Partizanen, Bruxelles, 1989.

Aron Paul & Gotovitch José (éd.), *Dictionnaire de la Seconde Guerre mondiale en Belgique*, Bruxelles, 2008.

Association Interalliée des Résistants du Rail. A.I.R.R. 1947-1959. Belgique, France, Grèce, Luxembourg, Pays-Bas, Yougoslavie, s.l., 1959

Bade Claudia, Skowronski Lars & Viebig Michael, *NS-Militärjustiz im Zweiten Weltkrieg: Disziplinierungs- und Repressionsinstrument in europäischer Dimension*, Göttingen, 2015.

Balace Francis (éd.), *Jours de guerre*, Bruxelles, 1990-2001.

Barnouw David, Mulder Dirk, Veenendaal Guus, *De Nederlandse Spoorwegen in oorlogstijd 1939-1945: Rijden voor Vaderland en Vijand: Spoorwegstaking - Jodentransporten - Herinnering*, Zwolle, 2019.

Baudhuin Fernand, *L'économie belge sous l'occupation*, Bruxelles, 1946.

België in de Tweede Wereldoorlog, 9 tomes, Anvers/Kapellen, 1973-1991.

België, een maatschappij in crisis en oorlog, 1940/Belgique, une société en crise, un pays en guerre, 1940, Brussel-Bruxelles, 1993.

Benz Wolfgang, 'Konzentrationslager', in Benz Wolfgang (éd.), *Lexikon des Holocaust*, Munich, 2002, p. 126-128

Bernadac Christian, *Le train de la mort*, Paris, 1970.

Bervoets-Tragholz Marcel, *La liste de Saint-Cyprien. L'odyssée de plusieurs milliers de juifs expulsés le 10 mai 1940 par les autorités belges vers des camps d'internement du sud de la France, antichambre des camps d'extermination*, Bruxelles, 2006.

Brachfeld Sylvain S., *Ils ont survécu. Le sauvetage des Juifs en Belgique occupée*, Bruxelles, 2001.

Broch Ludivine & Demange Odile, *Les Cheminots, Vichy et la Shoah: des travailleurs ordinaires*, Paris, 2016.

Chagoll Lydia & Gotovitch José, *'Zigeuners': Sinti en Roma onder het hakenkruis*, Anvers, 2008.

Charles Jean-Léon et Dasnoy Philippe, *Les Secrétaires généraux face à l'occupant, 1940-1944. Procès-verbaux des réunions du comité des secrétaires généraux*, Bruxelles, 1974.

Commissie voor oorlogsmisdaden, De oorlogsmisdaden bedreven onder de bezetting van België 1940-1945. Het folteringskamp Breendonk, Liège, 1949.

Commission des Crimes de Guerre, Les crimes de guerre commis sous l'occupation de la Belgique 1940-1945. La persécution antisémite en Belgique, Liège, 1947.

Coppieters Guy, *'Nationale maatschappij der belgische spoorwegen (NMBS). Société nationale des chemins de fer belges (SNCB)'*, in Jean-Marie Yante et P. Tallier (éds.), *Guide des organismes d'intérêt public en Belgique. Tome II*, Bruxelles, AGR, 2008, 768-777.

Courtois Stéphane & Rayski Adam, *Qui savait quoi ? L'extermination des Juifs. 1941-1945*, Paris, 1987.

Culot Jean, 'Het gebruik van Belgische arbeidskrachten en het probleem van de werkweigeraars', in *Bijdragen tot de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog*, 1970; n° 1, 33-68.

De Bruyne Eddy, *La Sipo-SD à Liège, 1940-1944. Composantes et lignes de force*, Housse, 1998.

De Jonghe Albert, *Hitler en het politieke lot van België (1940-1944). De vestiging van een Zivilverwaltung in België en Noord-Frankrijk deel I*, Anvers-Utrecht, 1972.

De Vlamincq Michaël & De Vos Luc, 'De Belgische industriëlen tijdens de bezetting 1940-1944. Collaboreren om de bezetter te schaden, produceren met het oog op de naoorlogse periode', in *Belgisch Tijdschrift voor Militaire Geschiedenis*, n° 2 1985, 113-136.

Debruyne Emmanuel, 'Invasion 40 – La Belgique face à ses «ennemis de l'intérieur». Entre peur et impuissance' in *La guerre de 1940 : Se battre, subir, se souvenir*, Villeneuve-d'Ascq, 2014, 87-100.

- Debruyne Emmanuel, *C'était Tégale: un réseau de renseignements en Belgique occupée, 1940-1944*, Bruxelles, 2003.
- Debruyne Emmanuel, *La guerre secrète des espions belges: 1940-1944*, Bruxelles, 2008.
- Delmelle Joseph, *Histoire des chemins de fer belges*, Bruxelles, 1977.
- Delmelle Joseph, *Quand les rails luisaient de peur*, Evere, 1970.
- Delory F., 'Le premier quart de siècle de la SNCB: 1926-1951', in *Revue de la SNCB*, n° 3-4, 1951, 3-111.
- Delplancq Thierry, '1940-1942, une cité occupée et ses Juifs. Quelques aspects heuristiques', in *Les Cahiers de la Mémoire contemporaine*, 3, 2001, 125-134.
- Denuit-Somerhausen Christine, 'Le décret Nacht und Nebel de décembre 1941 et les prisonniers politiques belges: une première approche', in *Bijdragen van het NCWOII*, 16, 1994, p. 17-40.
- Devolder Conny, *Het ministerie van Verkeer en van de Post, Telegrafie en Telefonie (1884-1990)*, Bruxelles, 1995.
- Devos Wannes & Gony Kevin, *Oorlog, bezetting, bevrijding: België 1940-1945*, Thielt, 2019.
- Dujardin Jean, 'De Belgische Nationale Beweging. Aktiviteiten inzake inlichtingen en aktie (1941-februari 1944)', in *Bijdragen tot de geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog*, 2, 1972, 115-185.
- Dujardin Jean, 'Le service de renseignements "Boucle"', in *Bijdragen van het NCWOII*, 15, 1992, 205-232.
- Engwert Andreas et Kill Susanne, *Sonderzüge in den Tod. Die Deportationen mit der Deutschen Reichsbahn. Eine Dokumentation der Deutschen Bahn AG*, Cologne, 2019, 40, 47.
- Favez Jean-Claude, *Une mission impossible ? Le CICR, les déportations et les camps de concentration nazis*, Lausanne, 1988.
- Federman Sarah, *Last Train to Auschwitz The French National Railways and the Journey to Accountability*, Wisconsin, 2021.
- Gedenkboek Inlichtings- en Actie Agenten*, Bruxelles/Anvers/Apeldoorn, 2015.
- Geerkens Éric, 'La rationalisation de l'industrie belge: les réalisations de la SNCB (1926-1940)', in *Revue belge de philologie et d'histoire*, vol. 76, 1998, 443-500.
- Gerard-Libois Jules et Gotovitch José, *L'An 40. La Belgique occupée*, Bruxelles, 1971.
- Gillingham John, *Geld maken in oorlogstijd. Economische collaboratie 1940-1945*, Louvain, 1979.

Gotovitch José et Balace Francis, 'Militärverwaltung', in Francis Balace (éd.), *Jours de guerre. Jours de chagrin I*, 1991, Bruxelles, 81-102.

Gottwaldt Alfred & Schulle Diana, *Die Judendeportationen aus dem deutschen Reich von 1941-1945*, Wiesbaden, 2005.

Grynberg Anne, *Les camps de la honte. Les internés juifs des camps français. 1939-1944*, Paris, 1991.

Guckles Jochen, 'Le rôle des chemins de fer dans la déportation des Juifs de France', in *Revue d'Histoire de la Shoah*, 1999, n° 165, 29-110.

Gysel André, Schotte Brecht & Vandewalle Chris, *Trein van hoop: Een verzetsdaad van het volk (4 september 1944)*, Malines/Louvain/Dixmude, 2012.

Hilberg Raul, *Sonderzüge nach Auschwitz*, Mayence, 1981.

Hilberg Raul & Pijpers Rob, *De vernietiging van de Europese Joden*, 3 tomes, Laren, 2008.

Huyse Luc & Dhont Steven, *Onverwerkt verleden 1942-1952: Een update na dertig jaar*, Thielt, 2020.

Jacquemin Madeleine, *Inventaire des archives du Ministère des Communications. Administration des Transports (Chemins de fer) 1835-1966*, Bruxelles, 2020.

Klarsfeld Serge & Steinberg Maxime (éd.), *Die Endlösung der Judenfrage in Belgien. Dokumente*, New York/Paris, 1980.

Klarsfeld Serge & Steinberg Maxime, *Mémorial de la déportation des Juifs de Belgique*, Bruxelles/New York, 1982.

Kundrus Birthe & Meyer Beate, *Die Deportation der Juden aus Deutschland. Pläne - Praxis - Reaktionen 1938-1945*, Göttingen, 2004.

L'affaire de M. René Ledoux à la SNCB, s.l., s.n., s.d.

L'action sociale et l'activité patriotique du service du ravitaillement de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges pendant l'occupation ennemie / De sociale actie en de vaderlandslievende bedrijvigheid van de dienst van ravitaillering van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen tijdens de vijandelijke bezetting, Brussel/Bruxelles, s.d.

Lamalle Ulysse, *Histoire des chemins de fer belges*, Bruxelles, 1943.

Lamalle Ulysse, *Le chemin de fer, cet inconnu*, Bruxelles, 1945.

Lamming Clive & Roux de Bézieux Guillaume, *Le train en Belgique: la grande histoire des chemins de fer belges*, Bruxelles, 2016.

Laplasse Jan & Steen Karolien, 'Het verzet gewogen: een kwantitatieve analyse van politieke aanslagen en sabotages in België, 1940-1944', in *Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis*, 15, 2005, 227-262.

Lateur Ruben, *Het verzet tijdens de Tweede Wereldoorlog door de spoorweglieden in de regio Mechelen en de aansluitende zones Leuven, Tienen en Landen*, mémoire de master non publié, UGent, 2023.

Laureys Véronique, 'L'attitude du gouvernement belge en exil à Londres envers les juifs et la question juive pendant la Seconde Guerre mondiale', in Van Doorslaer Rudi (éd.), *Les Juifs de Belgique. De l'immigration au génocide, 1925-1945*, Bruxelles, 1994, 137-152.

L'effort de guerre des cheminots belges, 1944-1945, Bruxelles, s.d.

Lemaire Charles, 'La destruction des ponts-rails métalliques pendant la guerre', in *L'Ossature Métallique*, vol. 10, n° 5-6, 1945, 87-97.

Lichtenstein Heiner, *Mit der Reichsbahn in den Tod: Massentransporte in den Holocaust 1941 bis 1945*, Cologne, 1985.

Logghe Sybren, *De administratieve zuivering van incivisme binnen de NMBS na de Tweede Wereldoorlog*, mémoire de master non publié, UGent, 2023.

Lokker Claude, *Des bâtons dans les roues. Les cheminots belges durant la deuxième guerre mondiale / Stokken in de wielen. De Belgische spoor mannen tijdens de tweede wereldoorlog*, Antwerpen/Anvers-Brussel/Bruxelles, 1985.

Luyten Dirk et Magits Michel, 'Het juridisch begrip "noodtoestand" in het Belgisch strafrecht tijdens de repressie van de economische collaboratie na de Tweede Wereldoorlog', in *Rechtskundig Weekblad*, 1994, n° 13, 417-425.

Luyten Dirk, 'De "opdracht" van de regering aan het Galopin-Komitee op 15 mei 1940', in *Bijdragen van het Navorsings- en studiecentrum voor de geschiedenis van de tweede wereldoorlog*, 16, 1994, 165-171.

Luyten Dirk, *Burgers boven elke verdenking? Vervolgingen van economische collaboratie in België na de Tweede Wereldoorlog*, Bruxelles, 1996.

Luyten Dirk, *Het corporatisme bij de katholieken en de christelijke en socialistische vakbonden in België (1930-40). Een verkenning*, Bruxelles, 1985.

Luyten Dirk, *Ideologie en praktijk van het corporatisme tijdens de Tweede Wereldoorlog in België*, Bruxelles, 1997.

Maerten Fabrice, *Du murmure au grondement. La Résistance politique et idéologique dans la province de Hainaut pendant la Seconde Guerre mondiale (mai 1940-septembre 1944)*, 3 vol., Mons, 1999.

Maerten Fabrice, Selleslagh Frans & Van den Wijngaert Mark (éd.), *Entre la peste et le choléra. Vie et attitude des catholiques belges sous l'Occupation*, Gerpennes, 1999.

Matteazzi Florence, '«Qui s'y frotte, s'y pique». Aperçu de la résistance au sein de la SNCB durant la Deuxième Guerre mondiale', in BTNG, (à paraître en 2024).

Meinen Insa, *De Shoah in België*, Anvers, 2011.

Meunier Sabine, *Les Juifs de Belgique dans les Camps du Sud-Ouest de la France*, ULB, mémoire de licence non publié, 1999.

Meyers Willem & Selleslagh Frans, *De vijand te lijf: de Belgen in het verzet*, Anvers/Amsterdam, 1984.

Michiels Marc & Van den Wijngaert Mark, *Het XXste transport naar Auschwitz*, Anvers, 2012.

Moreau Patrick, *Systematiek en Willekeur: het verhaal van de politieke gevangenen uit het arrondissement Mechelen*, Anvers, 2003.

Mulder Dirk, *Buitengewone transporten: Deportaties van Joden, Roma en Sinti uit Nederland, 1940-1945*, Zwolle, 2022.

Nefors Patrick, *Breendonk, 1940-1945: de geschiedenis*, Anvers, 2004.

Nefors Patrick, *Industriële "collaboratie" in België. De Galopindoctrine, de Emissiebank en de Belgische industrie*, Louvain, 2000.

Nolet de Brauwere Paul, 'L'organisation', in *Trains*, n° 3-4, 1951, 19-23.

Pohl Dieter, 'Dimensionen eines Menschheitsverbrechens. Die Verfolgung und Ermordung der europäischen Juden 1939-1945', in Burkhard Asmuss, *Holocaust. Der Nationalsozialistische Völkermord und die Motive seiner Erinnerung*, Berlin, 2002.

Rapport. Situation faite par le Reichsbahn au personnel de la S.N.C.B. resté ou repassé dans les territoires annexés au Reich pendant l'occupation de la Belgique. Attitude adoptée par ce même personnel à l'égard de l'occupant, s.l., s.n., 194.

Rochet Bénédicte, 'L'administration centrale belge: des fonctionnaires résistants et/ou patriotes ?' in *Les Services publics et la Résistance en Zone Interdite et en Belgique (1940-1944)*, Lille, 13-26.

Rochet Bénédicte, *L'administration belge pendant la Deuxième Guerre mondiale: refuge et berceau de modernisation?*, rapport de recherche non publié du CegeSoma, Bruxelles, 2002.

Roden Dimitri, 'Van aanhouding tot strafuitvoering. De werking van het Duitse gerechtelijke apparaat in bezet België en Noord-Frankrijk, 1940-1944', in *Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis*, n° 22 – 2010, 113-160.

Roden Dimitri, *Ondankbaar België: de Duitse repressie in de Tweede Wereldoorlog*, Amsterdam, 2018.

Rozenblum Thierry, *Une cité si ardente ... Les Juifs de Liège sous l'Occupation (1940-1944)*, Bruxelles, 2010.

Saerens Lieven, 'Augustus 1942. De jodenvervolging in Borgerhout en de medewerking van de lokale politie', in *Bijdragen tot de Eigentijdse Herinnering*, 4, 2002, 99-146.

Saerens Lieven, 'De Antwerpse verzetspers en de jodenvervolging', in *Tegendruk. Geheime pers tijdens de Tweede Wereldoorlog*, s.l., 2004, 145-163.

Saerens Lieven, 'De Jodenvervolging in België in cijfers', in *Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis*, 17, 2006, 199-236.

Saerens Lieven, 'Dossier Brussel en de Joodse kwestie. Inleiding', in *Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis*, 12, 2003, 125-138.

Saerens Lieven, 'Gewone Vlamingen ? De jodenjagers van de Vlaamse SS in Antwerpen, 1942 deel 1 & deel 2', in *Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis*, 2005, 15 & 16, 289-313 & 11-56.

Saerens Lieven, *Vreemdelingen in een wereldstad. Een geschiedenis van Antwerpen en zijn joodse bevolking (1880-1944)*, Thielt, 2000.

Scholliers Peter, 'De massale ontruiming van de SS-gevangenen. De transporten van 8 en 23 mei 1944 naar Buchenwald', in *Bijdragen tot de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog*, VI, 1980, 1, 119-148.

Schram Laurence, 'De oproeping voor 'tewerkstelling' in het Oosten', in Rudi Van Doorslaer et Jean-Philippe Schreiber, *De curatoren van het getto. De vereniging van de joden in België tijdens de nazi-bezetting*, Thielt, 2004, 247-267.

Schreiber Marion & Gielkens Jan, *Stille rebellen: de overval op deportatietrein nr. 20 naar Auschwitz*, Amsterdam/Anvers, 2001.

Seberechts Frank, 'Hier gaat alles zijnen gewonen gang'. *De verplichte tewerkstelling in Duitsland tijdens de Tweede Wereldoorlog*, Louvain, 2005.

Seberechts Frank, *De weggevoerden van mei 1940*, Anvers, 2014.

Seberechts Frank, 'Uit welke reden is het dat wij verjacht worden?' *De vervolging van de zigeuners in België in de eerste helft van de twintigste eeuw*, Bruxelles, rapport du CegeSoma, 2008.

Selleslagh Frans, *L'emploi de la main d'œuvre belge sous l'Occupation 1940*, Bruxelles, 1970.

Steinberg Maxime & Schram Laurence, *Transport XX Malines-Auschwitz*, Bruxelles, 2008.

Steinberg Maxime, 'Malines, antichambre de la mort', in *1940-1944: Les années ténébres. Déportation et résistances des Juifs en Belgique. Exposition organisée à Bruxelles du 13 septembre 92 au 20 décembre 92*, Bruxelles, 1992, p. 7-14.

Steinberg Maxime, *Dossier Brussel-Auschwitz. De SS-politie en de uitroeiing van de joden*, Brussel, 1981.

Steinberg Maxime, *La Persécution des Juifs en Belgique (1940-1945)*, Bruxelles, 2004.

Steinberg Maxime, *Un pays occupé et ses juifs. Belgique entre France et Pays-Bas*, Bruxelles, 1999.

Strubbe Fernand, *Geheime oorlog 40/45: de inlichtings- en actiediensten in België*, Thielt, 1992.

Styven Dorien et Vanden Daelen Veerle, 'The "Antwerp specificity". Differences in deportation numbers', in *BTNG*, 2024, n° 1, pagination inconnue.

Temmerman Patrick & Boeckx Bert, *Deportatie en verzet, een eerste globale statistische analyse op basis van de erkenningsdossiers Politieke Gevangenen*, Bruxelles, 1995.

Train: exposition de la Confédération Nationale des Prisonniers Politiques et Ayants-Droit et de l'Association Nationale des Résistants du Chemin de Fer = Trein: expositie van de Nationale Confederatie der Politieke Gevangenen en Rechthebbenden en van de Nationale Vereniging der Weerstanders van 't Spoor, Bruxelles, 1947.

Umbreit Hans, 'Les pouvoirs allemands en France et en Belgique', in *L'Occupation en France et en Belgique 1940-1944*, Lille, 1987-1988, 2 vol., 5-40.

Van Brussel Louis, *Partizanen in Vlaanderen. Met aktieverslag van korps 034-Leuven*, Louvain, 1977.

Van Crombrugge Yaëlle, *Les espions Zéro dans l'ombre du pouvoir 1940-1944*, Bruxelles, 2013.

Van de Vijver Herman, Van Doorslaer Rudi & Verhoeyen Etienne, *Het Verzet (2) (België in de Tweede Wereldoorlog)*, Anvers/Amsterdam/Kapellen, 1988.

Van Den Berghe Gie, *Getuigen, een case-study over ego-documenten: bibliografie van ego-documenten over de nationaal-socialistische kampen en gevangnissen, geschreven of getekend door 'Belgische' (ex-)gevangenen: Belgen, personen die in België gedomicilieerd waren of verbleven, en andere uit België gedeporteerde personen*, 2 tomes, 1995.

Van den Wijngaert Mark (e.a.), *België tijdens de Tweede Wereldoorlog*, Anvers, 2004.

Van den Wijngaert Mark, 'De Secretarissen-Generaal tegenover de verplichte tewerkstelling (1940-1944)', in *Bijdragen tot de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog*, 1, 1970, 7-23.

Van den Wijngaert Mark, De Bens Els & Culot Jean, 'De verplichte tewerkstelling in België (1940-1944)', in *Bijdragen van het Navorsings- en Studiecentrum voor de Geschiedenis van de Tweede Wereldoorlog*, 1, 1970, 7-68.

Van den Wijngaert Mark, *Het beleid van het comité van de sekretarissen-generaal in België tijdens de Duitse bezetting. 1940-1944*, Bruxelles, 1975.

Van den Wijngaert, *Nood breekt wet. Economische collaboratie of accommodatie. Het beleid van Alexandre Galopin, gouverneur van de Société Générale tijdens de Duitse bezetting (1940-1944)*, Thielt, 1990.

Van der Aar Kris, 'Vous avez peur de ce que diront les gens de Londres'. De administratieve zuivering van de Belgische spoorwegen in de praktijk, 1944-1948, in *BTNG*, (à paraître en 2024).

Van der Wee Herman et Verbreyt Monique, *Oorlog en monetaire politiek: de Nationale Bank van België, de Emissiebank te Brussel en de Belgische regering, 1939-1945*, Bruxelles, 2005.

Van der Wee Herman et Verbreyt Monique, *A small nation in the turmoil of the Second World War*, Louvain, 2009.

Van Doorslaer Rudi & Schreiber Jean-Philippe, *De curatoren van het getto. De vereniging van de joden in België tijdens de nazi-bezetting*, Thielt, 2004, 204-215.

Van Doorslaer Rudi (dir.), *Les Juifs de Belgique. De l'immigration au génocide (1925-1945)*, Bruxelles, 1994.

Van Doorslaer Rudi, 'Gebruikt verleden. De politieke nalatenschap van de Tweede Wereldoorlog in België, 1945-2000', in Deneckere Gita & De Wever Bruno (éd.), *Geschiedenis maken. Liber Amicorum Herman Balthazar*, Gand, 2003, 227-266.

Van Goethem Herman, 'La convention de La Haye, la collaboration administrative en Belgique et la persécution des Juifs à Anvers, 1940-1942', in *Cahiers d'Histoire du Temps Présent (30/60) - Bijdragen tot de Eigentijdse Geschiedenis (30/60)*, 2006, n° 17, 117-198.

Van Heesvelde Paul J.G.M.J., 'De Belgische spoorwegen en de economische oorlogsvoorbereiding', in Madelon de Keizer (e.a. éds.), *Thuisfront. Oorlog en economie in de twintigste eeuw*, 2003, Amsterdam, 63-74.

Van Heesvelde Paul J.G.M.J., 'Un petit pays dans une grande guerre: la logistique militaire et les chemins de fer belges 1914-1945', in Dominique Barjot (éd.), *Deux guerres totales 1914-1918, 1939-1945: la mobilisation de la nation*, Paris, 2012, 391-419.

Van Heesvelde Paul, '«Vous considérant, M. le directeur général, comme le père de la grande famille du rail». Les relations sociales à la SNCB pendant la Deuxième Guerre mondiale', in *Travailler dans les entreprises sous l'occupation*, Franche-Comté, 2007, 470-484.

Van Heesvelde Paul, 'Au service de deux maîtres. La reprise du travail à la SNCB en 1940', in Marie-Noëlle Polino (éd.), *Une entreprise publique dans la guerre. La SNCF, 1939-1945*, Paris, 2001, 105-121.

Van Heesvelde Paul, 'Räder müssen rollen für den Sieg. L'exploitation ferroviaire durant la Seconde Guerre mondiale' / 'Räder müssen rollen für den Sieg. Spoorwegexploitatie tijdens de Tweede Wereldoorlog', in: Bart van der Hertten, Michelangelo Van Meerten, Greta Verbeurgt (éds.), *Le temps du train: 175 ans de chemins de fer en Belgique. 75e*

- anniversaire de la SNCB / Sporen in België - 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS*, Louvain, 2001, 182-199.
- Vanbellingen Pierre, *Les attaques aériennes alliées et les sabotages ferroviaires contre le réseau belge pendant l'occupation 1940-1944*, Bruxelles, 1983.
- Vandenberghen Karl, *De trein fluit: getuigenissen over concentratiekampen*, Aertrijke, 1995.
- Vandenberghen J., *La Société Nationale des Chemins de Fer belges 1939-1945*, Bruxelles, 1991.
- Vandepontseele Sophie, 'Le travail obligatoire des Juifs en Belgique et dans le Nord de la France', in Jean-Philippe Schreiber et Rudi Van Doorslaer (éds.), *Les curateurs du ghetto: l'Association des Juifs en Belgique sous l'occupation nazie*, Bruxelles, 2004, 201-205.
- Vanthemsche Guy, 'Het Interbellum. Een scharnierperiode voor de Belgische spoorwegen (1919-1939)', in Bart van der Hertem, Michelangelo Van Meerten, Greta Verbeurgt (éds.), *Sporen in België - 175 jaar spoorwegen, 75 jaar NMBS*, Louvain, 2014, 151-177.
- Verhaegen Jean, *Prisonnier des Allemands. 1942-1944*, Bruxelles, 1995
- Verhoeyen Etienne (réd.), *Le travail obligatoire en Allemagne (1942-1945)*, Bruxelles, 1993.
- Verhoeyen Étienne, 'Le service de renseignements «Marc»', in *Bijdragen van het NCWOII*, 14, 1991, 6-60 et 15, 1992, 117-160.
- Verhoeyen Etienne, *België bezet. 1940-1944. Een synthese*, Bruxelles, 1993.
- Weisers Marie-Anne, *La justice belge, les bourreaux allemands et la Shoah*, Bruxelles, 2020.
- Weyssow Daniel, Struyven Jo & Baumann Roland, *Paysages d'évasion du XXe convoi*, Bruxelles, 2023.
- Wieviorka Annette, *Déportation et Génocide. Entre la mémoire et l'oubli*, Paris, 1992.
- Willems Bart, 'Duitse repressie en de Belgische gevangenen tijdens de Tweede Wereldoorlog. Een terreinverkenning aan de hand van de Antwerpse casus', in *BTNG*, LI, 2021, 3, 94-124.
- Willequet Jacques, *La Belgique sous la botte: résistances et collaborations 1940-1945*, Paris, 1986.
- Wouters Nico, 'Het transport van de Joden', in Rudi van Doorslaer (e.a.), *Gewillig België. Overheid en Jodenvervolgning tijdens WO II*, Meulenhof/Manteau, 2007, 587-604.
- Wouters Nico, *De Führerstaat. Overheid en collaboratie in België (1940-1944)*, Thielt, 2006.

Annexe

Paiements effectués par le MER Bruxelles et le MER Berlin à la SNCB (en francs belges)

1941		Paiements par mois	Sous-total par trimestre
MAI		29.362	77.081
JUIN		24.852	
JUILLET		22.867	
AOÛT		34.016	1.121.609
		318.954	
SEPTEMBRE		65.480	
OCTOBRE		17.354	
		680.641	
		5.164	
NOVEMBRE	Berlin	70.356	2.591.496
	Berlin	122.630	
		30.731	
DÉCEMBRE		58.455	
		296.779	
		686.683	
	Berlin	12.3170	
		1.202.692	
	Berlin	611.747 (paiement annulé)	

1942		Paiements par mois	Sous-total par trimestre
JANVIER		35.687	11.064.558
		2.582	
		277.000	
		23.685	
	Berlin	138.015	
		28.036	
FÉVRIER		676.483	
		7.500.000	
		611.957	
		4.174	
		875.593	
		93.841	
		25.559	
MARS	Berlin	163.192	
		298.960	
		277.946	
		31.848	
AVRIL		4.135	
		76.555	
		35.169	
		181.293	
		646.869	
		92.582	

MAI		81.975	2.695.632
		55.417	
		5.345	
		140.245	
		586.377	
	Berlin	207.650	
JUIN		16.406	
		63.408	
		200.014	
	Berlin	244.310	
JUILLET		673.321	
	Berlin	262.933	
		78.767	
		156.960	
AOÛT		79.737	
		392.322	
		65.510	
	Berlin	307.270	
		116.018	
SEPTEMBRE		22.320	
		8.144	
		5.938	
		98.070	
	Berlin	18.322	

	Berlin	410.000	
OCTOBRE		1.017.738	5.004.917
		97.146	
	Berlin	363.855	
NOVEMBRE	Berlin	399.225	
		133.578	
		1.842.423	
		11.226	
		20.007	
		62.554	
DÉCEMBRE		934.115	
		123.050	

1943		Paiements par mois	Sous-total par trimestre
JANVIER		434.077	4.282.703
	Berlin	402.195	
FÉVRIER		354.373	
		202.965	
		460.203	
		226.635	
		131.760	
MARS		44.655	
		1.506.174	
		102.157	

		22.320	
	Berlin	395.189	
		2.136.623	
		121.417	
AVRIL		20.832	
		91.576	
	Berlin	346.484	
		3.518	
MAI	Berlin	314.032	
		101.454	5.500.183
		56.880	
		196.416	
		222.379	
		181.536	
JUIN		1.188.898	
	Berlin	305.849	
		212.289	
		110.399	
		27.360	
JUILLET		188.770	
		51.840	5.464.933
		782.323	
	Berlin	320.016	
AOÛT		2.760.241	

		130.539	
	Berlin	316.854	
		89.280	
SEPTEMBRE		5.198	
		92.256	
		42.480	
		85.540	
		84.780	
		91.646	
	Berlin	285.411	
OCTOBRE		66.240	
		17.280	
		92.256	
	Berlin	298.764	
		12.052	
		89.260	
		63.964	
NOVEMBRE		51.840	
		92.256	
DÉCEMBRE		68.094	
		446.048	
		58.785	
		4.648	
		24.610	
			1.756.395

		55.982
	Berlin	200.060
	Berlin	114.256

1944		Paiements par mois	Sous-total par trimestre
JANVIER		532.760	4.082.672
		135.648	
		5.673	
		110.160	
		586.155	
	Berlin	299.999	
		5.250	
		90.484	
		89.280	
		76.124	
	12.946		
FÉVRIER		60.535	
		92.256	
		470.053	
	Berlin	290.000	
	Berlin	309.999	
	47.924		
MARS		69.120	
		173.483	

		277.055	
		94.208	
	Berlin	81.778	
		92.256	
		79.526	
AVRIL		41.833	2.256.399
		86.304	
	Berlin	232.859	
	Berlin	150.000	
		4.380	
		86.947	
		21.600	
MAI	Berlin	26.085	
		92.256	
JUN	Berlin	1.610	
		339.355	
		51.968	
		139.761	
	Berlin	359.086	
	Berlin	328.635	
		238.227	
		7.902	
		47.591	
JUILLET		9.103	1.924.876

		89.280
	Berlin	75.033
		89.163
		23.108
		23.117
		284.327
		11.176
		274.246
AOÛT		6.000
		615.151
		2.117
		158.903
		34.270
		92.256
		19.723
SEPTEMBRE		68.816
		1.013
	Berlin	48.074

Annexe 2 : Tableaux (Lettre de Delory (directeur des Finances) du 12 octobre 1945 à la Banque d'émission, 1945 – Bru/Bxl AM SS ZG KA Firmes n° 36837 (Chemins de fer belges), Archives de la justice militaire, Archives de l'État).

ROYAUME DE BELGIQUE.
AUDITORAT GENERAL.

Service central de
Documentation.

297
Transmis à Monsieur l'Auditeur Militaire.
Bruxelles, le 18 février 1946.

Pr. le Commissaire en chef à la Sûreté
de l'Etat.

(sé) JANS.



L'an mil neuf cent quarante six, le dix huit du
mois de février,

Nous, J A N S Guillaume, Commissaire à la Sûreté
de l'Etat, officier de police judiciaire, auxiliaire de
Monsieur l'Auditeur Général, exposons que suite à la demande
qui lui fut adressée, l'Administration provisoire de la
Banque d'Emission a transmis à notre service des déclarations
faites en exécution de l'arrêté-loi du 28 juin 1945, relatif
à la déclaration des paiements faits sous l'occupation par
ou pour compte des autorités, organismes, entreprises et
ressortissants soit allemands, soit établis dans un pays
occupé par l'Allemagne.

Nous joignons au présent la déclaration de la
firme Société nationale des chemins de fer Belges

à ch. de Bruxelles, 55. Broucelles

Dont acte,

Jans.

36837/45
C 68

DDI7-9-45



COPIE.

769
SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

B

Service des Finances
Bureau : 42-2
N° 1881

Bruxelles, le 12 octobre 1945
55, Chaussée d'Ixelles

/MH

BANQUE D'EMISSION
Service des Déclarations
15, rue de Berlaimont
BRUXELLES.

Messieurs,

Comme suite à l'arrêté-loi du 22 juin 1945 (Moniteur du 27 juillet) nous avons l'honneur de vous transmettre, sous ce pli, les relevés des sommes reçues par la S.N.C.B., des autorités, organismes, etc... allemands ou établis dans un pays occupé par l'Allemagne, au cours de la période allant du 10 mai 1940 au 1 novembre 1944.

Conformément aux entretiens que notre délégué, M. DIRICKX J., a eus avec M. MAHIEU, Directeur, ces relevés ont été dressés en triple expédition et par nature d'encaissements. Ils se répartissent comme suit :

Groupe I.	Réparation du matériel roulant	185.222.849	Frs
" II.	Cession de machines-outils, etc.....	4.695.693	
" III.	Prélèvements sur nos stocks	8.514.617	
" IV.	Décomptes de trafic Chemin de fer	409.270.301	
" V.	id. avec agences de voyages	57.313.963	
" VI.	id. Colis postaux	871.240	
" VII.	Cession de pommes de terre	639.568	
	(sur ordre de la Centrale)		
	Total général :	<u>666.528.231</u>	Frs

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

(sé) F. DELORY
Directeur
du Service des Finances.

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 42-2

Zinc etc.

Relevé des s
entreprises

N° 769

769

S. N. C. B.

I.- Objet :

Total :
666.528.231,-

Année.	Mois.	Débiteur.	Observation.
1942	janvier	Hauptverkehrsdirekt Deutsche Reichsbahn à Berlin.	
"	avril	id.	
"	août	id.	
"	octobre	id.	
"	novembre	id.	903.676,-
"	décembre	id.	2.068.099,-
"	"	id.	6.080.240,-
"	"	id.	805.176,-
"	"	id.	78.815,-
"	"	id.	1.630.091,-
1943	janvier	id.	3.529.927,-
"	février	id.	1.263.706,-
"	mars	id.	363.377,-
"	"	id.	6.248.201,-
"	"	id.	142.719,-
"	avril	id.	2.108.187,-
"	"	id.	830.737,-
"	"	id.	906.000,-
"	"	id.	107.887,-
"	"	id.	3.401.986,-
"	"	id.	4.570.788,50
"	mai	id.	21.599,-
"	"	id.	235.654,-
"	"	id.	3.758.768,-
"	juillet	id.	560.203,-
"	août	id.	4.411.144,-
"	août	id.	2.098.418,-
"	septembre	id.	40.096,-
"	"	id.	5.019.425,-
		à reporter	98.515.766,50

*aprouvé
lettre du 12/11/43*

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 42-2

769

Zimm. des.

Relevé des sommes reçues des autorités, organismes, entreprises et ressortissants allemands.

I.- Objet : Réparations du matériel roulant.

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1942	janvier	Hauptverkehrsdirktion Deutsche Reichsbahn à Berlin.	25.000.000,-	
"	avril	id.	12.500.000,-	
"	août	id.	6.250.000,-	
"	octobre	id.	3.580.887,-	
"	novembre	id.	903.676,-	
"	décembre	id.	2.068.099,-	
"	"	id.	6.080.240,-	
"	"	id.	805.176,-	
"	"	id.	78.815,-	
"	"	id.	1.630.091,-	
1943	janvier	id.	3.529.927,-	
"	février	id.	1.263.706,-	
"	mars	id.	363.377,-	
"	"	id.	6.248.201,-	
"	"	id.	112.719,-	
"	avril	id.	2.108.187,-	
"	"	id.	830.737,-	
"	"	id.	906.000,-	
"	"	id.	107.887,-	
"	"	id.	3.401.986,-	
"	"	id.	4.570.788,50	
"	mai	id.	21.599,-	
"	"	id.	235.654,-	
"	"	id.	3.758.768,-	
"	juillet	id.	560.203,-	
"	août	id.	4.411.144,-	
"	août	id.	2.098.418,-	
"	septembre	id.	40.096,-	
"	"	id.	5.019.425,-	
<i>à reporter</i>			98.515.766,50	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1943	octobre	Hauptverkehrsdirektion Deutsche Reichsbahn à Berlin.	98.515.766,50	Report
"	"	id.	3.692.344,60	
"	"	id.	5.169.281,50	
"	"	id.	4.527.370,50	
"	novembre	id.	3.672.117,-	
"	"	id.	7.095.218,-	
"	"	id.	1.257.893,-	
"	décembre	id.	12.500.000,-	
"	"	id.	5.999.429,80	
"	"	id.	3.569.285,60	
"	"	id.	3.897.153,20	
1944	janvier	id.	1.212.703,60	
"	février	id.	2.718.501,60	
"	"	id.	1.316.279,60	
"	mars	id.	380.174,60	
"	"	id.	5.799.588,60	
"	"	id.	3.611.145,60	
"	"	id.	2.193.047,60	
"	"	id.	745.912,60	
"	"	id.	2.090.418,40	
"	"	id.	3.427.177,60	
"	juin	id.	1.891.280,20	
"	"	id.	2.519.519,60	
"	"	id.	297.270,60	
"	juillet	id.	1.176.605,20	
"	septembre	id.	5.949.363,80	
TOTAL I.			185.222.849,10	

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 42-2

RELEVÉ DES SOMMES REÇUES DES AUTORITÉS ALLEMANDES.

II.- OBJET : Cession de machines-outils, trains - travaux, etc.

Année	Mois	Débitéur	Montant	Observation.
1942	juin	Hauptverkehrsdirektion	578.524,-	
"	"	Deutsche Reichsbahn	2.897.886,-	
"	"	à Berlin.		
"	"	id.	173.644,-	
"	août	id.	13.230,-	
"	septembre	id.	2.480,-	
"	décembre	id.	29.929,-	
TOTAL II:			4.695.693,-	

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 42-2

Relevé des sommes reçues des autorités et
organismes allemands.

III.- OBJET : Prélèvements sur nos stocks et matériaux de Voie.

Année	Mois.	Débiteur.	Montant	Observation.
1940	novembre	Rheinisch Westphal Electricität à Coln.	27.000,-	
1941	décembre	Eisenbahn Ueberwache Amt à Charleroi.	6.764,-	
"	"	id.	2.194,-	
1942	juin	Verkehrsamt D.Eisenbahn à Athus.	37.819,-	
"	juillet	Eisenbahn Verkehrsamt, à Charleroi.	25.741,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion D Brussel.	157.600,-	
"	"	" " "	865.050,-	
"	août	Eisenbahn Verkehrsamt, Gand.	20.200,-	
"	novembre	Métropa à Berlin.	1.680,-	
1943	janvier	Deutsche Wehrmacht- Gand.	5.998,-	
"	"	" " "	93.761,-	
"	"	" " "	254.622,-	
"	"	Heeresunterkunft, Anvers.	1.573,-	
"	février	Eisenbahn Verkehrsamt, Charleroi.	10.345,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht, Gand.	56.413,-	
"	mars	Eisenbahn Picnieren, Brussel.	56.000,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht, Gand.	26.275,-	
"	"	Eisenbahn Ueberwacht Amt Anvers.	14.760,-	
"	avril	" Betriebsdirektion, Hasselt.	18.086,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht, Gand.	36.242,-	
"	"	" " "	128.751,-	
"	mai	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	1.851.021,-	
"	"	" " "	14.391,-	
"	juin	Dienststelle Feldpost, Brussel.	1.857,-	
"	juillet	Deutsche Wehrmacht, Gand.	3.035,-	
"	"	" " "	4.950,-	
"	"	" " S.S. Hasselt.	19.000,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	91.416,-	
		<i>à reporter</i>	3.832.544,-	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1943.	août	Eisenbahn Verkehrsamt, Gand.	6.392,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht Gand.	57.738,-	
"	"	" " Gand.	12.652,-	
"	"	" " Gand.	41.253,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	10.683,-	
"	"	" " "	73.718,-	
"	septembre	" " "	9.077,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht S.S. Hasselt.	12.000,-	
"	"	Eisenbahn Wehrmacht, Amt Anvers.	3.049,-	
"	"	Mitropa - Berlin	10.692,-	
"	octobre	Deutsche Wehrmacht Gand.	16.845,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	380.214,-	
"	novembre	Bauleitung Luftwaffe, Mons.	22.419,-	
"	"	Eisenbahn Pionieren, Brussel.	57.800,-	
"	"	Deutsche Wehrmacht, Gand.	1.026,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	30.668,-	
"	"	" " "	2.326.397,-	
"	"	" " "	34.844,-	
"	"	" " "	9.900,-	
"	décembre	Deutsche Wehrmacht Gand.	18.711,-	
"	"	" " "	7.289,-	
1944	janvier	" " (Aviation) Florennes.	25.098,-	
"	février	Eisenbahn Verkehrsamt Hasselt.	7.883,-	
"	"	" " " Gand.	216.363,-	
"	mars	Deutsche Wehrmacht "	3.050,-	
"	"	Eisenbahn Verkehrsamt, Brussel.	5.300,-	
"	"	Wehrmacht (Aviation) Florennes.	36.382,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion Brussel.	701.892,-	
"	avril	" " "	334.006,-	
"	"	Wehrmacht (Aviation) Florennes.	23.719,-	
"	"	Eisenbahn Verkehrsamt, Gand.	4.795,-	
"	mai	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	41.530,-	
"	juin	" " "	2.057,-	
"	"	" " "	12.121,-	
"	"	Wehrmacht (Aviation) Florennes.	17.433,-	
"	"	" Gand.	1.773,-	
"	"	" "	1.342,-	
		Report folio 1	3.832.544,-	
		à Reporter	8.410.655,-	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1944	juillet.	Hauptverkehrsdirektion, Brussel.	8.800,-	
"	"	Wehrmacht (Aviation) Florennes	19.086,-	
"	"	" " "	22.067,-	
"	"	Stabsmajor Schu, Anvers.	4.752,-	
"	août	Wehrmacht, Brussel	18.417,-	
"	"	Hauptverkehrsdirektion Brussel	8.800,-	
"	"	" " "	19.577,-	
"	"	" " "	2.465,-	
		<i>report</i>	<u>8.410.659,-</u>	
		TOTAL III :	<u>8.516.875,-</u>	
			<u>8.514.617,-</u>	

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 12-2

Relevé des sommes reçues des autorités et organismes
sous contrôle allemand.

IV.- OBJET : Décomptes de trafic Chemin de fer.

Année.	Mois.	Débiteurs.	Montant.	Observation.
1940	mai	Chem. fer Prince Henri, Luxembourg.	4.194.000,-	
"	novembre	" " "	1.223.763,-	
"	"	" " "	4.982.775,-	
"	"	Chem. fer Norvégiens, Oslo.	3.006,-	
"	décembre	" Bohême-Moravie, Prague	5.361,-	
"	"	" Yougoslaves, Belgrade	1.311,-	
"	"	" Norvégiens, Oslo	9.424,-	
"	"	" (voie étroite) Luxembourg	1.279,-	
"	"	" Roumains, Bucarest	2.191,-	
"	"	" d'Anzin, à Anzin.	215.162,-	
"	"	" S.N.C. français, Paris.	7.981.563,-	
"	"	" Danois, Copenhague.	1.905,-	
"	"	" " "	146.619,-	
1941	février	Verein à Berlin.	166.424,-	Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen.
"	avril	Chem. fer Norvégiens, Oslo	16.261,-	
"	"	Verein. à Berlin.	2.583.555,-	
"	mai	" " "	2.240.479,-	
"	"	" " "	2.269.962,-	
"	"	Chem. fer Italiens, Rome.	7.163,-	
"	"	" " "	33.165,-	
"	juillet	" " "	51.916,-	
"	"	" Danois, Copenhague	1.651,-	
"	"	" Norvégiens, Oslo	11.497,-	
"	août	Verein, à Berlin.	873.113,-	
"	"	Chem. fer d'Anzin, à Anzin.	822.256,-	
"	"	Verein à Berlin	554.778,-	
"	"	Chem. fer Italiens, Rome.	35.349,-	
"	Septembre	" Danois, Copenhague	1.660,-	
"	novembre	" d'Anzin, à Anzin	179.846,-	
"	"	Verein, à Berlin	3.767.394,-	
"	"	Chem. fer Danois, Copenhague	72.079,-	
"	"	" Français Paris	45.312.500,-	
			<i>à reporter</i> 77.669.410,-	

Année.	Mois.	Débiteurs.	Montant.	Observation.
1941	décembre	Chem.fer Prince Henri Luxembourg	4.548.163,-	
"	"	Verein à Berlin.	3.105.367,-	
"	"	" " "	13.844.768,-	
"	"	Chem.fer Danois, Copenhague	18.034,-	
"	"	" Italiens, Rome	115.122,-	
1942	février	Verein à Berlin.	8.799.581,-	
"	"	Chem.fer Etat Néerlandais, Utrecht	16.637,-	
"	"	" Italiens, Rome.	15.640,-	
"	mars	Verein à Berlin.	10.844.547,-	
"	"	Chem.fer Bohême-Moravie, Prague	20.498,-	
"	avril	" Norvégiens, Oslo	34.606,-	
"	"	" Danois, Copenhague	9.881,-	
"	"	" " "	3.793,-	
"	"	Verein à Berlin	2.509.247,-	
"	"	Chem.fer Norvégiens, Oslo	22.636,-	
"	mai	Verein à Berlin	4.529.186,-	
"	"	Chem.fer Italiens, Rome	24.604,-	
"	"	" Danois, Copenhague	2.827,-	
"	"	Verein à Berlin	6.270.270,-	
"	juin	Chem.fer Italiens, Rome.	37.368,-	
"	"	" Danois, Copenhague	2.410,-	
"	"	Verein à Berlin	20.933.432,-	
"	"	Chem.fer Anzin à Anzin	55.321,-	
"	"	Verein à Berlin	4.898.164,-	
"	"	Chem.fer Norvégiens, Oslo	12.797,-	
"	"	" Danois, Copenhague	6.493,-	
"	juillet	" d'Anzin à Anzin	1.090,-	
"	"	" Italiens, à Rome.	21.740,-	
"	"	" Danois, à Copenhague	9.909,-	
"	"	Verein, à Berlin	21.769.667,-	
"	"	Chem.fer Italiens, Rome	35.192,-	
"	août	" Danois, Copenhague	6.849,-	
"	"	" d'Anzin, à Anzin	11.620,-	
"	"	" " "	10.839,-	
"	"	" Roumains, Bucarest	1.215,-	
"	"	" " "	131.580,-	
"	"	Verein à Berlin	8.800.671,-	
"	septembre	Chem.fer Norvégiens, Oslo	20.567,-	
"	"	" Italiens, Rome	61.739,-	
		<i>à reporter</i>		
			111.564.270,-	

Année	Mois	Débitéur	Montant.	Observation.
1942	septembre	Chem.fer Danois, Copenhague	13.058,-	
"	"	Verein à Berlin	1.901.218,-	
"	"	Chem.fer d'Anzin, à Anzin	9.146,-	
"	octobre	" Italiens, Rome	68.219,-	
"	"	" " "	47.282,-	
"	"	" Danois, Copenhague	11.758,-	
"	"	Verein à Berlin	3.231.033,-	
"	"	" " "	2.789.927,-	
"	"	" " "	5.983.676,-	
"	novembre	" " "	5.370.752,-	
"	"	" " "	5.455.147,-	
"	"	Chem.fer Anzin, à Anzin	39.693,-	
"	"	" " "	25.767,-	
"	"	" Italiens, Rome.	58.141,-	
"	décembre	Bur. Cal. de Compensation, Bruxelles.	26.217,-	
"	"	Verein à Berlin	3.332.285,-	
"	"	" " "	4.667.953,-	
"	"	" " "	1.789.609,-	
"	"	" " "	1.012.318,-	
"	"	Chem.fer d'Anzin, à Anzin	26.565,-	
"	"	" " "	15.673,-	
"	"	" Danois, Copenhague	16.301,-	
1943	janvier	" Italiens, Rome	29.147,-	
"	février	" d'Anzin, Anzin	19.730,-	
"	"	" Nord de Milan, Milan	4.770,-	
"	"	" Italiens, Rome	60.521,-	
"	"	" " "	64.016,-	
"	"	Verein à Berlin	713.257,-	
"	"	Chem.fer Danois, Copenhague	34.536,-	
"	mars	" " "	43.775,-	
"	"	" Norvégiens, Oslo	15.273,-	
"	"	Verein à Berlin	815.170,-	
"	"	" " "	13.556.087,-	
"	"	Chem.fer d'Anzin à Anzin	20.820,-	
"	"	" Italiens Rome	69.573,-	
"	avril	" Norvégiens, Oslo	7.502,-	
"	"	" d'Anzin, à Anzin	31.932,-	
"	"	Verein à Berlin	8.393.787,-	
		à reporter	59.799.669,-	

Année.	Mois.	Débitéur.	Montant.	Observation.
1943	avril	Chem.fer Danois, Copenhague	12.031,-	
"	mai	" Italiens, Rome	142.710,-	
"	"	" Bohême-Moravie, Prague	1.449,-	
"	"	" d'Anzin à Anzin	20.431,-	
"	"	Verein à Berlin	1.837.123,-	
"	juin	" "	2.015.574,-	
"	"	" "	4.112.037,-	
"	"	Chem.fer Italiens, Rome	142.044,-	
"	"	" Danois, Copenhague	67.673,-	
"	"	" Bohême-Moravie, Prague	3.638,-	
"	"	" d'Anzin à Anzin	21.100,-	
"	"	" Danois, Copenhague	57.327,-	
"	juillet	Soc.Nat.Chem.fer Français, Paris	26.186.562,-	
"	"	Verein à Berlin	1.694.302,-	
"	"	Chem.fer Italiens, Rome	145.351,-	
"	"	" d'Anzin à Anzin	25.007,-	
"	août	" " "	50.674,-	
"	"	" Italiens, Rome	140.398,-	
"	"	" Danois, Copenhague	93.162,-	
"	"	Verein à Berlin	262.410,-	
"	"	" "	1.817.721,-	
"	"	" "	3.031.711,-	
"	septembre	" "	2.057.164,-	
"	"	" "	7.527.438,-	
"	"	Chem.fer d'Anzin à Anzin	37.404,-	
"	"	" " "	35.615	
"	"	" Slovaques, Bratislava	3.511,-	
"	"	" Italiens) Rome	115.981,-	
"	octobre	Verein, Berlin	199.950,-	
"	"	" "	7.543.962,-	
"	novembre	" "	885.282,-	
"	"	" "	9.186.979,-	
"	"	Chem fer d'Anzin à Anzin	56.590,-	
"	"	" " "	39.286,-	
"	"	" Danois, Copenhague	18.294,-	
"	"	" Roumains, Bucarest	82.715,-	
		<i>à reporter</i>	69.747.877,-	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	OBSERVATION.
1943	décembre	Chem. de fer Norvégiens, Oslo	2.280,-	
"	"	" Danois, Copenhague	31.316,-	"
"	"	" " "	27.246,-	
"	"	" d'Anzin, à Anzin	27.583,-	
"	"	Verein, à Berlin	1.700.190,-	
"	"	" " "	7.637.725,-	
1944	janvier	" " "	23.267.209,-	
"	"	Chem. fer Danois, Copenhague	26.356,-	
"	février	" d'Anzin, à Anzin	46.314,-	
"	"	" Danois, Copenhague	55.599,-	
"	"	Verein, à Berlin	13.720.077,-	
"	mars	Chem. fer d'Anzin à Anzin	73.455,-	
"	"	" " à "	50.749,-	
"	avril	Verein, à Berlin	21.083.675,-	
"	"	" " à "	16.426.160,-	
"	mai	Chem. fer Italiens, Rome	222.622,-	
"	"	" du Nord de Milan, Milan	1.101,-	
"	"	" d'Anzin à Anzin	61.912,-	
"	"	Verein, à Berlin	9.622.122,-	
"	juin	Chem. fer d'Anzin, à Anzin	58.042,-	
"	"	" Danois, Copenhague	112.397,-	
"	juillet	" Norvégiens, Oslo	16.390,-	
"	"	" " "	11.835,-	
"	"	Verein à Berlin	10.809.727,-	
"	"	" " "	61.756,-	
"	"	" " "	1.540.823,-	
"	août	Chem. fer Danois, Copenhague	139.444,-	
"	"	" " "	27.956,-	
"	septembre	Verein à Berlin	3.530.447,-	
TOTALS IV.:			499.270.304,-	

Total folio 5
→ 90.493.079.-

Récapitulation

folio 1	77.669.410-
- 2	111.564.270-
- 3	59.795.665-
- 4	69.747.877-
- 5	90.493.079-
	<u>409.270.304.-</u>

Relève des sommes reçues d'organismes allemands ou
sous contrôle allemand.

V.- Décomptes mensuels avec les Agences de Voyage.

Année.	Mois.	Débitéur.	Montant.	Observation.
1940	octobre	C. I. T. Rome. (1)	6.430,-	(1) Compagnie Italienne de Tourisme
"	"	Nordiek Reiseburo Paris.	1.039,-	
"	novembre	C. I. T. Rome	12.422,-	
1941	mars	Lissone-Lindeman, La Haye.	122.374,-	
"	avril	Bernett-Reiseburo Oslo	6.250,-	
"	"	Lindeman, La Haye.	45.900,-	
"	"	" "	32.172,-	
"	"	Hoyman's Am'dam	1.985,-	
"	mai	M. E. R. Bruxelles. (2)	29.362,-	(2) Mitteleuropäisches Reise- bureau
"	"	Hoyman's Am'dam	1.895,-	
"	"	Lindeman, La Haye	141.483,-	
"	"	Nederl. Reis. Vereeniging, La Haye.	1.263,-	
"	juin	M. E. R. Bruxelles.	24.852,-	
"	"	Lindeman, La Haye.	357.541,-	
"	"	Mundus, Hilversum.	3.003,-	
"	"	Hoyman's, Am'dam	3.792,-	
"	juillet	C. I. T. Brussel	20.958,-	
"	"	Nederl. Reis. Vereeniging, Den Haag.	2.267,-	
"	"	Mundus, Hilversum	2.422,-	
"	"	M. E. R. Brussel.	22.867,-	
"	"	Lindeman, La Haye	165.684,-	
"	"	Hoyman's Am'dam	3.060,-	
"	août	M. E. R. Brussel	34.016,-	
"	"	Chem. for Suedois, Stockholm.	1.571,-	
"	"	Mitropa, Am'dam.	12.733,-	
"	"	C. I. T. Brussel	23.041,-	
"	"	Hoyman's Am'dam	4.086,-	
"	"	Muller, La Haye	17.828,-	
"	"	Lindeman, La Haye.	133.073,-	
"	"	M. E. R., Brussel	318.954,-	
"	septembre	Ibusz, Budapest	3.000,-	
		à reporter	1.557.323,-	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1941	septembre	Hoyman's Am'dam.	3.207,-	
"	"	Lindeman, La Haye	248.842,-	
"	"	M. E. R. Brussel	65.480,-	
"	octobre	Nordisk Reiseburo Paris	1.024,-	
"	"	Nederl.Reisvereniging Den Haag	1.050,-	
"	"	M. E. R.. Brussel.	17.354,-	
"	"	" "	680.641,-	
"	"	Lindeman, La Haye	227.952,-	
"	"	Hoyman's Am'dam	1.747,-	
"	"	M. E. R. Brussel	5.164,-	
"	novembre	Lindeman, La Haye	314.896,-	
"	"	M. E. R. Berlin.	70.356,-	
"	"	" "	122.630,-	
"	"	" Brussel.	30.731,-	
"	"	Nederl.Reisvereniging Den Haag	1.713,-	
"	"	Mitropa, Am'dam	24.386,-	
"	"	Hoyman's "	2.544,-	
"	décembre	M. E. R. Brussel	58.455,-	
"	"	Lindeman - La Haye	139.026,-	
"	"	M. E. R. - Brussel	296.779,-	
"	"	" "	686.683,-	
"	"	" BeFlin	123.170,-	
"	"	" "	611.747,-	annulé
"	"	" Brussel.	1.202.692,-	
1942	janvier	" "	35.687,-	
"	"	Nordisk Reiseburo, Paris	1.798,-	
"	"	Hoyman's Am'dam	1.198,-	
"	"	M. E. R. Brussel	2.582,-	
"	"	" "	277.000,-	
"	"	" "	23.685,-	
"	"	" Berlin	138.015,-	
"	"	" Brussel.	28.036,-	
		<i>à reporter</i>	4.634.123,-	

Année.	Mois.	Débitéur.		Montant.	Observation.
1912	janvier	Lissone.	La Haye	76.460,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	1.554,-	
"	"	Hoyman's	"	1.294,-	
"	février	M. E. R.	Brussel	676.483,-	
"	"	"	"	7.500.000,-	
"	"	"	"	611.957,-	
"	"	"	"	4.174,-	
"	"	"	"	875.593,-	
"	"	"	"	93.841,-	
"	"	"	"	25.559,-	
"	"	Lindeman	La Haye	81.212,-	
"	mars	Hoyman's	Am'dam	4.283,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	163.192,-	
"	"	"	Brussel	298.960,-	
"	"	"	"	277.946,-	
"	"	"	"	31.848,-	
"	"	Lindeman	La Haye	78.828,-	
"	avril	M. E. R.	Brussel	4.135,-	
"	"	Lindeman	La Haye	56.022,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	76.555,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	11.982,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	35.169,-	
"	"	"	"	181.293,-	
"	"	Muller,	La Haye	1.375,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	646.869,-	
"	"	"	"	92.582,-	
"	"	"	"	81.975,-	
"	"	"	"	55.417,-	
"	"	"	"	5.345,-	
"	"	Lissone	La Haye	51.234,-	
"	"	Muller	"	4.073,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	140.245,-	
"	"	"	"	586.377,-	
"	"	"	Berlin	207.650,-	
"	juin	"	Brussel	16.406,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.088,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	63.408,-	

à reporter

13.125.384.-

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1942	juin	M. E. R.	Brussel.	200.014,-	
"	"	Muller	La Haye.	2.767,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	1.597,-	
"	"	Muller	La Haye	5.136,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	244.310,-	
"	"	Lissone	La Haye	89.111,-	
"	juillet	M. E. R.	Brussel	673.321,-	
"	"	Muller	La Haye	2.811,-	
"	"	G. I. T.	Brussel	10.469,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	262.933,-	
"	"	"	Brussel	78.767,-	
"	"	"	"	156.960,-	
"	"	Lissone	La Haye	150.608,-	
"	"	Brabant.	Eindhoven	1.372,-	
"	août	M. E. R.	Brussel	79.737,-	
"	"	"	Brussel	392.322,-	
"	"	"	"	65.510,-	
"	"	Lissone	La Haye	208.510,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	29.899,-	
"	"	Muller	La Haye	4.586,-	
"	"	G. I. T.	Brussel	8.876,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	307.271,-	
"	"	"	Brussel	116.018,-	
"	septembre	"	"	22.320,-	
"	"	G. I. T.	"	8.086,-	
"	"	M. E. R.	"	8.144,-	
"	"	"	"	5.938,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.297,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	98.070,-	
"	"	"	Berlin	18.322,-	
"	"	"	"	410.000,-	
"	octobre	Muller,	La Haye	9.766,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	1.017.738,-	
"	"	Lissone	La Haye	188.426,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.567,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	97.146,-	
				<i>a reporter</i>	4.980.722,-

Année.	Mois.	Débitéur.		Montant.	Observation.
1942	octobre	Muller	La Haye	7.091,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	9.105,-	
"	"	Lissone	La Haye	133.615,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	363.855,-	
"	novembre	C. I. T.	Brussel	8.824,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.013,-	
"	"	Mitropa	"	9.059,-	
"	"	Muller	La Haye	7.267,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	399.225,-	
"	"	"	Brussel	133.578,-	
"	"	"	"	1.842.423,-	
"	"	"	"	11.226,-	
"	"	"	"	20.307,-	
"	"	"	"	62.554,-	
"	décembre	Lissone	La Haye	89.856,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	934.115,-	
"	"	C. I. T.	"	8.228,-	
"	"	Office Suisse Tourisme Bruxelles		37.373,-	
"	"	Muller,	La Haye	7.279,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.699,-	
"	"	Nederl. Reizvereniging	La Haye	1.274,-	
"	"	M. E. R.	Brussel.	123.050,-	
"	"	Lissone,	La Haye	97.652,-	
1943	janvier	M. E. R.	Berlin	434.877,-	
"	"	Nederl. Reizvereniging	La Haye	1.810,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	402.395,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.997,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	15.862,-	
"	"	Muller	La Haye	8.949,-	
"	"	Lissone	"	91.364,-	
"	février	M. E. R.	Brussel	354.373,-	
"	"	Muller	La Haye	7.859,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	95.982,-	
"	"	Lissone	La Haye	85.013,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	43.230,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	6.486,-	

à reporter

5.838.885-

Année.	Mois.	Débitéur		Montant.	Observation.
1943	février	M. E. R.	Brussel	202.965,-	
"	"	Hayman's	Am'dam	2.562,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	460.203,-	
"	"	"	"	226.635,-	
"	mars	"	"	131.760,-	
"	"	Müller	La Haye	8.201,-	
"	"	Hayman's	Am'dam	6.154,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	6.141,-	
"	"	M. E. R.	"	44.655,-	
"	"	"	"	1.506.174,-	
"	"	"	"	102.157,-	
"	"	"	"	22.320,-	
"	avril	"	Berlin	395.189,-	
"	"	Lissone	La Haye	83.202,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	3.463,-	
"	"	Nederl. Reisvereniging	La Haye	1.019,-	
"	"	Hayman's	Am'dam	1.190,-	
"	"	Müller	La Haye	9.316,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	2.136.623,-	
"	"	"	"	121.417,-	
"	"	"	"	20.832,-	
"	mai	"	"	91.576,-	
"	"	"	Berlin	346.484,-	
"	"	"	Brussel	3.518,-	
"	"	Lissone	La Haya	76.773,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	8.854,-	
"	"	M. E. R.	"	156.312,-	
"	"	Müller	La Haye	15.154,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	314.032,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	101.454,-	
"	"	"	"	56.880,-	
"	juin	"	"	196.416,-	
"	"	"	"	222.379,-	
"	"	Lissone	La Haye	112.479,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	181.536,-	
"	"	Nederl. Reisvereniging	La Haye	1.188.98,-	
			<i>à reporter</i>	8.564.923,-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1943	juin	M. E. R.	Berlin	305.849,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	6.236,-	
"	"	M. E. R.	"	212.289,-	
"	juillet	Müller	La Haye	12.557,-	
"	"	Lissone	"	108.796,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.486,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	110.399,-	
"	"	"	"	27.360,-	
"	"	"	"	188.770,-	
"	"	C. I. T.	"	7.069,-	
"	"	Ibuzs	Budapest	7.150,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	51.840,-	
"	"	"	"	782.323,-	
"	"	Müller	La Haye	14.319,-	
"	août	M. E. R.	Berlin	320.016,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.564,-	
"	"	Müller	La Haye	15.294,-	
"	"	Lissone	La Haye	90.873,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	36.903,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	2.760.241,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	3.987,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	6.475,-	
"	"	M. E. R.	"	130.539,-	
"	"	"	Berlin	316.854,-	
"	"	"	Brussel	89.280,-	
"	septembre	"	"	5.198,-	
"	"	Lissone	La Haye	125.647,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	3.745,-	
"	"	C. I. T.	Brussel	5.235,-	
"	"	M. E. R.	"	92.256,-	
"	"	"	"	42.480,-	
"	"	"	"	85.540,-	
"	"	"	"	84.780,-	
"	"	"	"	91.646,-	
"	"	"	Berlin	285.411,-	
"	"	Müller	La Haye	18.121,-	
			a Reportes	6.449.528,-	

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1943.	octobre	M. E. R.	Brussel.	66.240,-
"	"	M. E. R.	"	17.280,-
"	"	C. I. T.	"	2.355,-
"	"	Müller	La Haye	17.754,-
"	"	Lissone	"	124.115,-
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.246,-
"	"	M. E. R.	Brussel	92.256,-
"	"	"	Berlin	298.764,-
"	"	"	Brussel	12.052,-
"	"	"	"	89.200,-
"	"	"	"	63.064,-
"	novembre	Müller	La Haye	21.130,-
"	"	Lissone	"	122.097,-
"	"	Hoyman's	Am'dam	4.462,-
"	"	M. E. R.	Brussel	51.840,-
"	"	Mitropa	Am'dam	15.574,-
"	"	C. I. T.	Brussel	2.176,-
"	"	M. E. R.	"	92.256,-
"	décembre	M. E. R.	"	68.094,-
"	"	"	"	446.045,-
"	"	"	"	58.785,-
"	"	Lissone	La Haye	123.948,-
"	"	M. E. R.	Brussel	4.648,-
"	"	"	"	24.610,-
"	"	"	"	55.902,-
"	"	"	Berlin	200.000,-
"	"	"	"	114.256,-
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.094,-
"	"	Müller	La Haye	22.772,-
1944	janvier	M. E. R.	Brussel	532.760,-
"	"	"	"	135.648,-
"	"	"	"	5.673,-
"	"	"	"	110.160,-
"	"	"	"	586.155,-
"	"	"	Berlin	299.935,-
"	"	Mitropa	Am'dam	2.758,-
		<i>à reporter</i>		3.888.241,-

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1944	janvier	M. E. R.	Brussel	5.250,-
"	"	"	"	90.484,-
"	"	C. I. T.	"	1.463,-
"	"	M. E. R.	"	89.280,-
"	"	"	"	76.124,-
"	"	"	"	12.946,-
"	février	"	"	60.535,-
"	"	Hoyman's	Am'dam	3.724,-
"	"	M. E. R.	Brussel	92.256,-
"	"	Lissone	La Haye	144.013,-
"	"	M. E. R.	Brussel	470.053,-
"	"	Mitropa	Am'dam	107.361,-
"	"	Muller	La Haye	28.682,-
"	"	M. E. R.	Berlin	290.000,-
"	"	"	"	309.999,-
"	"	"	Brussel	47.924,-
"	mars	"	"	69.120,-
"	"	Mitropa	Am'dam	4.295,-
"	"	Lissone	La Haye	171.790,-
"	"	M. E. R.	Brussel	173.483,-
"	"	"	"	277.055,-
"	"	"	"	94.208,-
"	"	"	Berlin	81.778,-
"	"	Hoyman's	Am'dam	2.743,-
"	"	Muller	La Haye	25.295,-
"	"	M. E. R.	Brussel	92.256,-
"	"	"	"	79.526,-
"	avril	Hoyman's	Am'dam	4.214,-
"	"	M. E. R.	Brussel	41.833,-
"	"	Lissone	La Haye	168.350,-
"	"	Muller	"	31.596,-
"	"	M. E. R.	Brussel	86.304,-
"	"	"	Berlin	232.859,-
"	"	"	"	150.000,-
"	"	"	Brussel	4.380,-
"	mai	"	"	86.947,-
"	"	"	"	21.600,-
			<i>à reporter</i>	3.724.726,-

Année.	Mois.	Débitéur.		Montant.	Observation.
1914	mai	M. E. R.	Berlin	26.085,-	
"	"	"	Brussel	92.256,-	
"	"	Lisone	La Haye	253.584,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	16.523,-	
"	"	Muller	La Haye	32.544,-	
"	juin	Hoyman's	Am'dam	3.736,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	1.610,-	
"	"	"	Brussel	339.355,-	
"	"	"	"	51.968,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	3.477,-	
"	"	Nederl. Reisvereniging	Den Haag	1.047,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	139.761,-	
"	"	Lisone	La Haye	166.161,-	
"	"	M. E. R.	Berlin	359.086,-	
"	"	"	"	328.635,-	
"	"	"	Brussel	238.227,-	
"	"	"	"	7.902,-	
"	"	"	"	47.591,-	
"	juillet	Muller	La Haye	33.268,-	
"	"	"	"	33.624,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	9.103,-	
"	"	"	"	89.280,-	
"	"	"	Berlin	75.033,-	
"	"	"	Brussel	89.163,-	
"	"	"	"	23.108,-	
"	"	"	"	23.117,-	
"	"	"	"	284.327,-	
"	"	"	"	11.176,-	
"	"	"	"	274.246,-	
"	"	Lisone	La Haye	193.411,-	
"	"	Hoyman's	Am'dam	1.050,-	
"	août	Mitropa	"	2.221,-	
"	"	M. E. R.	Brussel	6.000,-	
"	"	"	"	615.151,-	
"	"	"	"	2.117,-	
"	"	Muller	La Haye	9.773,-	
<i>à reporter</i>				3.884.716,-	

Année.	Mois.	Débiteur.		Montant.	Observation.
1944.	août	M. B. R.	Brussel.	158.903,-	
"	"	"	"	34.270,-	
"	"	"	"	92.256,-	
"	"	"	"	19.723,-	
"	"	Heyman's	Am'dam	3.546,-	
"	"	Lissone	La Haye	67.017,-	
"	"	Mitropa	Am'dam	4.046,-	
"	septembre	M. B. R.	Brussel	68.816,-	
"	"	"	"	1.013,-	
"	"	Muller	Rot'dam	3.240,-	
"	"	M. B. R.	Berlin	46.074,-	
"	octobre	Lissone	La Haye	159.055,-	
				<i>Total folios 11</i>	659.959,-
				TOTAL V. :	57.925.710,- 57.313.963,- <i>70</i>

RECAPITULATION DU GROUPE V.

Folio	1.	1.557.323,-
"	2.	5.246.270,- <i>70</i> 4.634.523,-
"	3.	13.125.384,-
"	4.	4.980.725,-
"	5.	5.838.685,-
"	6.	8.561.923,-
"	7.	6.449.526,-
"	8.	3.888.271,-
"	9.	3.729.726,-
"	10.	3.881.716,-
"	11.	659.959,-
		57.925.710,- <i>70</i> 57.313.963,-

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 42-2.

Relève des sommes reçues d'organismes allemands ou
sous contrôle allemand.

VI.- Objets : Décomptes de colis postaux.

Année.	Mois.	Débiteur	Montant.	Observation.
1940	octobre	Direction Générale des Postes des Indes Néerlandaises à Bandoung.	2.233,-	
"	décembre	" " Royales de Hongrie à Budapest	6.028,-	
1941	janvier	" " Néerlandaises à La Haye	8.115,-	
"	mars	" " "	16.717,-	
"	juillet	Ministère des Communications Direction des Postes à Paris.	472.391,-	
"	septembre	" " "	108.260,-	
"	décembre	Reichspost Central amt à Berlin	83.691,-	
1942	janvier	" " "	167.533,-	
"	avril	Direction Générale des Postes Royales de Hongrie à Budapest.	5.367,-	
TOTAL VI. :			871.240,-	

SERVICE DES FINANCES.

Bureau 142-2

J.D./V.E.

RELEVÉ DES SOMMES RECUES D'ORGANISMES ALLEMANDS.

VII.- Fourniture de pommes de terre, sur ordre de la Centrale,
par notre service du Ravitaillement.

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1943	décembre	Heereskraftfahrpark, Etterbeek	7.005,-	
"	"	Waffenwerkstatt Anderlecht	19.143,-	
"	"	Standort-Werkstatt Luftwaffe, Brussel	12.555,-	
"	"	Bekleidungs-lager der Mil. Verh. Brussel	5.980,-	
"	"	Feldzuglager Buisingen	5.103,-	
"	"	Heereskraftfahrpark (Herodes) Ixelles.	12.603,-	
"	"	" " (Adler) Etterbeek.	9.183,-	
"	"	" " (K.W. Centenaire) Etterbeek.	9.103,-	
"	"	" Centralküche Etterbeek.	6.471,-	
"	"	" " "	5.463,-	
1944	janvier	Feldbekleidungs-lager, Beveren-Waes	5.670,-	
"	février	Dunker Eisenwerk, Neder-o-Sumbeek.	33.431,-	
"	"	Siemens, S.A. Bruxelles.	7.457,-	
"	"	General Revék. Kraftfahrwagen, Bruxelles.	2.383,-	
"	"	Bahnstoff & Geräter lager, Vilvoorde.	44.212,-	
"	"	Wollweberverband, Bekloe	5.400,-	
"	"	Heeresunterkraftverwalt Gand.	2.403,-	
"	"	Dienststelle E.P. 05163 Anvers.	6.291,-	
"	mars	Brusseler Zeitung Bruxelles.	8.599,-	
"	"	Feldluft Nachrichtenzeugamt Haren-Nord.	13.581,-	
"	"	Krupp Abt-Brussel Bruxelles.	7.533,-	
"	"	Deiterman K.J. Lot.	16.375,-	
"	"	Werkkuche K.K.-B.V. Cauchy-Mamur	594,-	
"	"	Heeresverpflegungsstelle " Mamur.	4.603,-	
"	"	Instanttrugstükte Bruxelles.	7.199,-	
"	"	Wehrmachtsbeschaffungsamt "	1.822,-	
"	"	Junkers Flugzeug Motorwerke, Malines	7.020,-	
			<i>à reporter</i>	
				267.100.-

Année.	Mois.	Débiteur.	Montant.	Observation.
1944	mars	Heereskraftfahrpark ^{Report} Anvers.	267.100.- 21.600.-	
"	"	Junkers Frontbetrieb Vilvoorde	32.945.-	
"	"	Daimler-Benz Flugmotoren Mortsael	51.300.-	
"	"	Heeres-Unterkraftverwaltung Anvers	1.512.-	
"	"	Beute Sammelstelle id.	2.214.-	
"	"	Heeresverpflegungstelle id.	30.712.-	
"	"	W. I. F. O. - P H id.	1.417.-	
"	"	Dienststelle Feldpost 36.353. id.	2.767.-	
"	"	Standort K.W. Werkstätte - Borabeeck.	8.586.-	
"	"	Feldluftpark 2/V I (Cambrai) Anvers	3.321.-	
"	"	Heeresverpflegungstelle Bruxelles	19.281.-	
"	"	Bodenständige Heeresbekleidungstelle Bruxelles.	10.530.-	
"	"	Erla, Luftwaffen Reparation Evore	26.642.-	
"	avril	Feldzeugstelle Z.B.V.- Meerdael	2.524.-	
"	"	Fliegerkorps Kommandantur, Melsbroek	7.060.-	
"	"	Marine Nachrichten Mittelbetrieb, Anvers	2.524.-	
"	"	Fliegerkorps Kommandantur, id.	12.217.-	
"	"	Krupp Brussel S.A. Loth	11.063.-	
"	"	Eisenbahn Ausbesserungswerke - Liège	12.757.-	
"	"	Heeresunterkunftverwaltung Lager, Gand	2.457.-	
"	"	Wollran, Wenbach, Voigtlander, Liège	8.964.-	
"	"	Dienststelle L 05945 Gand.	2.304.-	
"	"	Heeresverpflegungstelle id.	5.413.-	
"	mai	Heeres M.L. Fest. Antwerpen - Anvers	11.974.-	
"	"	Feldbekleidungs-lager Hemiksem	6.142.-	
"	"	W. I. F. O. - P. H. Anvers	3.145.-	
"	"	Dienststelle Feldpost 08164 id.	2.457.-	
"	"	Rhein-Metal Deraig Seraing	7.195.-	
"	"	Heimisch Kriegshoff Herstal	61.425.-	
		TOTAL VII.	639.568.-	