



histoire

## Entre sabotage et collaboration: les chemins de fer belges et néerlandais pendant la Deuxième Guerre mondiale

Par Herman Welter, traduit par Pierre Lambert

27 janvier 2025 15 min. temps de lecture

Après la capitulation des Pays-Bas et de la Belgique en mai 1940, les trains ont continué à circuler dans les deux pays pour maintenir l'économie à flot. Mais les compagnies ferroviaires ont aussi collaboré avec l'occupant allemand lors de la déportation des Juifs. Aux Pays-Bas, la NS (*Nederlandse Spoorwegen*) a présenté des excuses officielles en 2005 et fini par dédommager les victimes ou leurs proches en 2019. En Belgique, l'étude historique vient de s'achever, et l'on attend de voir la suite qui y sera donnée.

Le 10 mai 1940, l'armée allemande envahit la Belgique et les Pays-Bas. L'armée belge résiste pendant dix-huit jours. Le 28 mai, le roi Léopold III capitule, contre l'avis du gouvernement. Les Pays-Bas, eux, ont déposé les armes dès le 14 mai, après le bombardement du centre historique de Rotterdam. Les deux gouvernements s'exilent à Londres.



Viaduc ferroviaire détruit à Moresnet en septembre 1944

© SNCB - Train World Heritage

Dans l'intérêt de leurs pays respectifs, les chemins de fer belges et néerlandais restent en service. Mais cela ne peut pas faire sans une

neerlandais restent en service, mais cela ne peut se faire sans une coopération étroite avec l'occupant allemand. La SNCB et la NS prendront ainsi une part active à la déportation des Juifs, Roms, Sintis et autres indésirables vers les camps de concentration et d'extermination de l'Est. Après la reddition nazie, la Belgique et les Pays-Bas doivent s'atteler à remettre en état leurs infrastructures ferroviaires gravement endommagées.

Retour sur le déroulement de la guerre et ses séquelles pour les deux sociétés de chemins de fer.

## La SNCB

Fondée en 1926, la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) exploite, à la veille de la Deuxième Guerre mondiale, 4 846 km de voies ferrées avec un parc de 3 414 locomotives et de 110 000 wagons et voitures. L'entreprise ferroviaire n'est pas encore entièrement remise des graves dommages subis pendant la Première Guerre mondiale. Le contraste est vif avec les Pays-Bas qui, épargnés par la « Grande Guerre », disposent d'un réseau ferroviaire assez moderne. Depuis mars 1933, Narcisse Rulot, un ingénieur civil des mines, dirige la SNCB.

L'entreprise est mal préparée pour faire face à une nouvelle occupation allemande. Elle conclut toutefois un accord avec le gouvernement, qui remboursera les transports militaires. On examine également la manière de résoudre les problèmes liés à la mobilisation du personnel ferroviaire.



L'atelier central de Malines - l'Arsenal après le bombardement du 19 janvier 1944  
© SNCB - Train World Heritage

L'atelier central de Malines fabrique des cuisines roulantes et prépare un train sanitaire pour le transport des blessés. Le conseil d'administration a accepté de déléguer une partie de ses pouvoirs à la direction en cas d'occupation. On table toujours sur une répétition du scénario de la Première Guerre mondiale (1914-1918): la direction des chemins de fer devra suivre le gouvernement pour opérer en Belgique non occupée ou depuis l'étranger.

Le 10 mai 1940, l'Allemagne envahit la Belgique. Pendant la campagne de dix-huit jours, la SNCB est placée sous le commandement suprême de l'armée. Au cours de la première semaine, la « voie ferrée » contribue à l'évacuation de responsables politiques, de fonctionnaires et de civils en fuite. À partir du 16 mai, plus aucun train ne circule.

## Reprise du travail

Soucieux d'éviter que l'économie ne s'effondre comme lors de la Première Guerre mondiale, les principaux cercles industriels appellent

Première Guerre mondiale, les principaux cercles industriels appellent à la reprise du travail. En effet, l'industrie dépend de la SNCB pour son approvisionnement en matières premières. Mais la société ferroviaire doit aussi garantir le ravitaillement en vivres de la population.

Le 19 juin 1940, la direction des chemins de fer décrète la reprise des activités dans l'intérêt du pays. Elle somme le personnel de se remettre au travail à partir du 22 juin.



*Avec nos connaissances actuelles, nous avons bien du mal à comprendre la quasi-absence de protestations contre ces convois de déportés*

La *Wehrmacht Verkehrs Direktion* (Direction des transports de l'armée allemande) reprend la gestion du réseau belge. Pour ne pas compromettre le ravitaillement, la SNCB accepte de collaborer avec l'occupant, même si, en réalité, elle doit s'abstenir de tout ce qui irait à l'encontre du « devoir patriotique ». Il lui est notamment interdit de fournir une aide militaire directe à l'occupant. Pourtant, elle prend d'emblée en charge des transports allemands à caractère militaire.

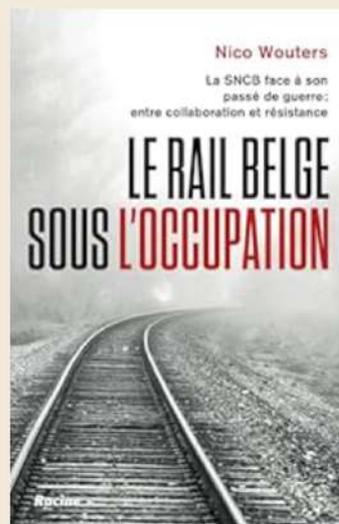
Sans doute dès le début de 1941, la direction et le conseil d'administration acceptent tacitement l'impossibilité de contrôler la nature ou le contenu des trains commandés par les Allemands. Une normalisation en quelque sorte des nombreuses prestations militaires déjà fournies par la SNCB: transport de troupes et d'équipements, réparations de matériel ferroviaire allemand et livraisons non contrôlées, notamment de matériel roulant.

## Déportations

Sous strict contrôle allemand, le personnel et le matériel roulant de la SNCB sont également mobilisés pour la circulation des *Sonderzüge*, les trains de déportation. Ces convois tristement célèbres ne sont pas inclus dans les horaires réguliers et ne sont jamais abordés lors des réunions du comité permanent, du conseil d'administration ou du comité de direction de la SNCB.

La direction n'aurait appris la nature de ces transports qu'après la guerre. Il s'agit d'une fraction des vastes prestations militaires que l'entreprise a jugé inévitables depuis le début de l'Occupation. Avec nos connaissances actuelles, nous avons bien du mal à comprendre la quasi-absence de protestations contre ces convois de déportés.

Dans son ouvrage *Le Rail belge sous l'Occupation* (2023), l'historien Nico Wouters analyse la collaboration entre la SNCB et l'occupant allemand. Ce livre a vu le jour sous l'impulsion du ministre fédéral de la Mobilité, Georges Gilkinet, et de la présidente du Sénat, Stéphanie D'Hose. Ceux-ci ont chargé le Centre d'études Guerre et Société (CegeSoma) de rédiger un rapport sur le rôle de la SNCB dans les déportations.



## Faits condamnables

Dans l'état actuel de nos connaissances, 189 542 travailleurs forcés, 25 490 Juifs, 16 081 prisonniers politiques et 353 Tsiganes ont été

déportés vers l'Est dans la période 1941-1944.

La SNCB se fait rembourser les frais de prise en charge des trains de déportation. Sous l'Occupation, le *Mitteleuropäische Reisebüro* de Bruxelles versera en tout 41,94 millions de francs belges aux chemins de fer belges ; le bureau de Berlin effectuera des versements à hauteur de 8,76 millions. Ces montants ne concernent pas uniquement les convois de déportés.

La direction de la SNCB est bien consciente qu'elle encourt des poursuites pénales pour ces prestations militaires, mais elle n'a pas le choix. En cas de refus ou de protestations, les Allemands obtiendraient satisfaction par la force. La SNCB considère l'exécution de ces tâches militaires comme un moindre mal. C'est le prix à payer pour garantir le transport des passagers et l'approvisionnement alimentaire.

### Sabotages

Toutefois, une forme de résistance s'organise assez vite, aussi bien dans les ateliers que dans les différentes directions. Des actions de sabotage vont de pair avec la transmission d'informations aux Alliés. Par ailleurs, une aide financière se met en place pour les travailleurs entrés en clandestinité, les réfractaires au travail et divers groupes de résistance, notamment à travers le Service social, créé en février 1941 par le patron de la SNCB, Narcisse Rulot.



Des passants contemplant un pont ferroviaire détruit par la Résistance  
© SNCB - Train World Heritage

La direction s'insurge contre l'installation de canons antiaériens allemands sur les trains belges. À partir de 1943, la SNCB mène essentiellement une résistance d'ordre économique. Elle réduit délibérément les services et la production par des retards, de menus sabotages, la falsification des heures de travail et de rapports, ainsi qu'un absentéisme massif. En 1944, elle ralentit les réparations à effectuer sur certains ponts.

Afin de prévenir la mise au travail de civils en Allemagne, la SNCB ne recrute pas moins de 25 000 employés supplémentaires. En principe, l'occupant ne peut pas réquisitionner de personnel ferroviaire. La direction refuse aussi de licencier les cheminots condamnés par des tribunaux militaires allemands.

### Des dégâts immenses

Tout comme la Première Guerre mondiale, la Deuxième a d'énormes répercussions sur les chemins de fer. Au cours de la dernière année d'occupation, le réseau ferroviaire subit de graves dommages en raison des bombardements et des sabotages. Le bilan après la Libération est

des bombardements et des sabotages. Le bilan après la Libération est alarmant. Sur les 4 846 km de réseau en 1940, seuls 2 916 km sont encore opérationnels. Des 3 414 locomotives, seules 2 371 restent utilisables. Le parc de wagons et de voitures a été réduit de moitié, passant de 110 000 à 56 000. Les effectifs s'élèvent à 97 862 personnes.



L'atelier de Kinkempois après un bombardement en janvier 1944  
© SNCB - Train World Heritage

La SNCB clôture l'exercice 1944 avec un déficit de près de trois milliards de francs. De ce montant, 72,5 pour cent s'expliquent par les quatre années de guerre. À cela s'ajoutent les «coûts d'occupation», qui sont estimés à près de cinq milliards au début de 1945. 62,5 pour cent de ces coûts ont trait à l'exécution de transports réguliers en Belgique pour le compte de l'occupant allemand.

Le directeur général Rulot est suspendu à la demande des syndicats, mais sera réhabilité plus tard, sans toutefois reprendre les commandes de la SNCB.

### Les chemins de fer néerlandais

Le 10 mai 1940, l'Allemagne envahit non seulement la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, mais aussi les Pays-Bas. Lorsque les Allemands réduisent Rotterdam en cendres le 14 mai 1940 et menacent de bombarder d'autres villes néerlandaises, le commandement de l'armée capitule. L'offensive n'aura duré que cinq jours, mais elle aura fait de nombreuses victimes et causé d'importants dégâts matériels. Fondée en 1938, la compagnie des chemins de fer néerlandaise NS est, elle aussi, durement touchée, la plupart des ponts ferroviaires ayant été dynamités par les Néerlandais.

Le 16 mai 1940, la direction de la NS reprend l'exploitation du système ferroviaire et s'engage envers les Allemands à exécuter des transports militaires. La coopération loyale constitue le mot d'ordre, également selon les recommandations des autorités militaires néerlandaises.



*Pendant la Deuxième Guerre mondiale,  
les chemins de fer belges et néerlandais  
servent à la fois les intérêts de leurs  
pays et ceux de l'occupant allemand*

Le 21 juin 1940, les relations avec l'occupant allemand sont officialisées. La NS reste aux commandes et aucun changement n'est apporté aux règlements et aux droits du personnel. Un *Bahnbevollmächtigter* (plénipotentiaire des chemins de fer), installé à Utrecht, représente la *Deutsche Reichsbahn* (chemins de fer allemands) et le *Reichsverkehrsministerium* (ministère des Transports du Reich). Des superviseurs allemands s'installent dans les gares principales et les ateliers.

Les Allemands finissent de réparer le pont de Venlo le 28 mai 1940 et celui de Deventer le 5 juin. La NS coopère avec l'occupant pour rétablir au plus vite les liaisons est-ouest. Les trains peuvent recirculer sur les ponts de Ruremonde dès le 22 juin. Début juillet 1940, la ligne Rotterdam-Dordrecht-Moerdijk est rétablie et, fin 1940, tous les ponts sont à nouveau praticables.

## Hupkes prend le relais

En octobre 1940, les nazis prennent en otage le président-directeur de la NS Jan Goudriaan, nommé en 1938 par le gouvernement Colijn, et l'enferment dans le camp de Buchenwald. Les Allemands le libèrent en mai 1941, mais ils le congédient le 23 juillet suivant.



Willem Hupkes  
© Wikimedia Commons

On l'incarcère à nouveau le 13 juillet 1942, d'abord à Haaren, puis dans le camp d'otages de Saint-Michel-Gestel.

Le vice-président Willem Hupkes se voit confier la tâche très délicate de maintenir l'entreprise ferroviaire à flot. Pour ce faire, il doit entretenir des rapports amicaux avec l'occupant tout en protégeant au mieux le personnel.

Il demande aux cheminots de faire preuve de loyauté envers le nouveau régime. En composant habilement avec les Allemands, il parvient en partie à préserver son personnel de l'*Arbeitseinsatz* (la mise au travail) en Allemagne.

Grâce à Hupkes, les Allemands ne s'emparent pas de la compagnie ferroviaire, mais celle-ci se voit contrainte de leur fournir des services.

## Les trains de déportation

Jusqu'à l'automne 1941, les relations avec l'occupant se déroulent sans accroc, mais la guerre contre la Russie entraîne une pénurie de locomotives, de personnel, de wagons et de rails. Il s'ensuit de constants accrochages entre la direction de la NS et les autorités allemandes. La compagnie doit accroître la capacité des ateliers pour effectuer la réparation des locomotives allemandes, livrer 465 km de rails et remorquer quarante trains allemands dans les régions d'Essen et de Düsseldorf.

Les Allemands saisissent 14 pour cent du parc de locomotives et réquisitionnent quatre cents cheminots pour le travail en Allemagne. Dans le plus grand secret, la NS fait circuler des trains de déportation contre facturation.

## Profits substantiels

Lorsque les cas de sabotages se multiplient dans le courant de 1942, la NS met en place une brigade ferroviaire forte de trois mille hommes pour surveiller les lignes principales.

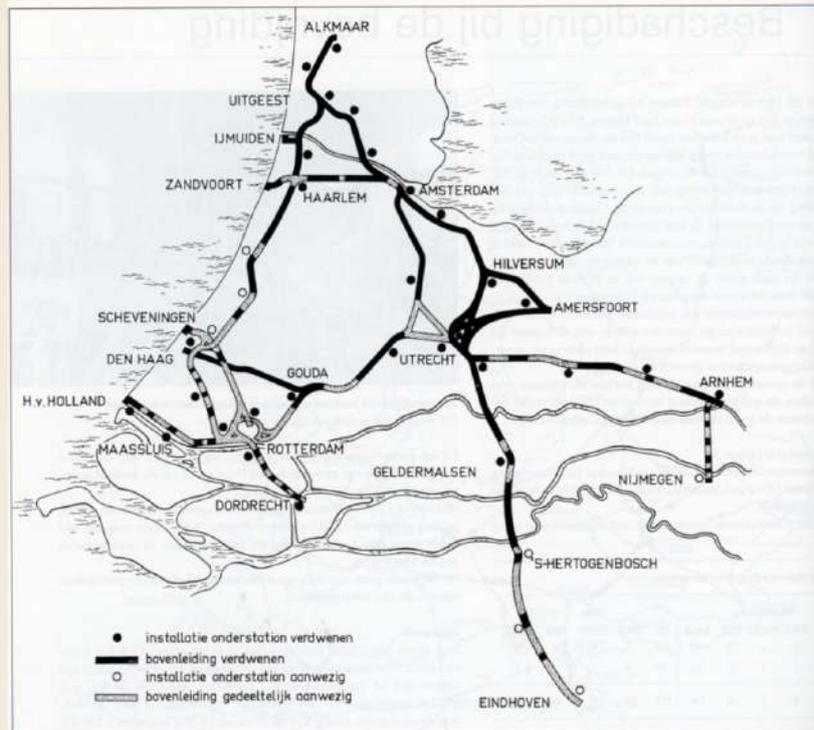
Les exercices 1941, 1942, 1943 et 1944 (jusqu'au 17 septembre) génèrent des profits substantiels. Pour la première fois, le réseau ferroviaire donne la pleine mesure en matière de transport de passagers. Alors que le nombre de voyageurs s'élevait à 95 millions en 1939, il passe à 114, 167 et 232 millions respectivement en 1941, 1942 et 1943. Soit une augmentation d'un facteur 2,5.

Cette progression est clairement visible dans le bilan au 31 décembre 1943, qui montre une entreprise en parfaite santé. Fin 1939, les dettes

1970, qui montre une entreprise en pleine santé. En 1900, les ventes se montaient à 494 millions de florins; quatre ans plus tard, elles ont chuté à 150 millions.

## Attaques aériennes

Le 28 mai 1944, dimanche de Pentecôte, dix-neuf personnes trouvent la mort à De Klomp (hameau dans la province de Gueldre) dans l'attaque d'un train électrique par des avions de chasse américains. À partir du 3 septembre 1944, les frappes aériennes sur les trains se multiplient. Ni le blindage des locomotives et des cabines ni les abris en béton installés sur les wagons à charbon (tenders) n'offrent une protection suffisante.



Dommages causés au réseau de caténaires par l'occupant entre le 17 septembre 1944 et le 5 mai 1945

© NS

Le nombre de morts parmi le personnel roulant augmente rapidement, tout comme l'absentéisme. Au cours de la dernière année de circulation des trains, les tâches du personnel de bord deviennent de plus en plus périlleuses en raison de l'absence de portes à fermeture automatique.

La fréquence des trains baisse rapidement à partir du 5 septembre 1944. Le 12 septembre, le dernier convoi de charbon quitte Eindhoven en direction du nord. Aucun train de passagers ne circule le dimanche 17 septembre. À partir du 18 septembre, seuls quelques trains électriques restent en service avant 10 heures et après 16 heures. Les trains à vapeur ne circulent presque plus.

## Grève

Le président-directeur intérimaire Willem Hupkes refuse de participer à la moindre action de résistance sans l'aval du gouvernement néerlandais à Londres. Par conséquent, le personnel ferroviaire reste à l'écart de la grève d'avril-mai 1943. Hupkes s'emploie alors à convaincre le gouvernement d'encourager les trente mille cheminots à faire grève.

Le 17 septembre 1944, Radio Oranje appelle à cesser le travail en diffusant un message codé: «Les enfants de Versteeg doivent aller sous la couette». Versteeg est le nom de code de Hupkes. La grève devrait durer un mois tout au plus. Les plans du *field marshal* britannique Montgomery -franchir le Rhin puis progresser à travers la Ruhr jusqu'à Berlin- se révèlent illusoire. Le 25 septembre, les

Allemands remportent la bataille d'Arnhem. Jusqu'au 5 mai 1945, de vastes zones des Pays-Bas restent sous le joug allemand. Hupkes perd momentanément le contrôle, mais parvient quand même, avec l'aide du conseil du personnel, à assurer le versement des salaires et des pensions.

### L'hiver de la faim

Sur le plan militaire, la grève n'a que très peu d'impact. En moins d'une semaine, les Allemands prennent le relais, souvent avec du matériel allemand, roulant pendant la nuit et à faible vitesse. Trois mille cheminots de la *Reichsbahn* et deux mille non-grévistes, principalement dans les provinces de Groningue et de Drenthe, font circuler en moyenne trente trains aux Pays-Bas et vingt depuis et vers l'Allemagne. Sans signalisation ni surveillance des passages à niveau.

L'occupant n'entreprend pas d'action coordonnée contre la grève, qui nuit en particulier à l'ouest du pays, coupé de l'approvisionnement en vivres.

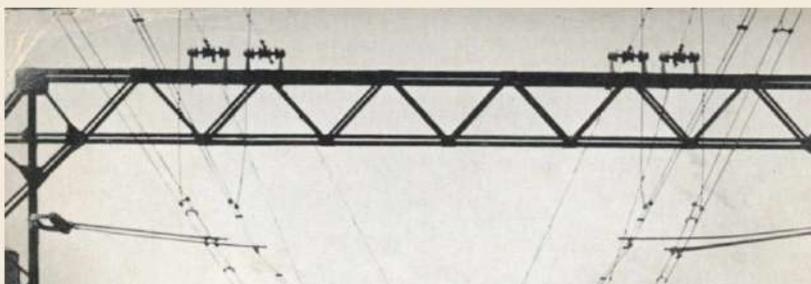


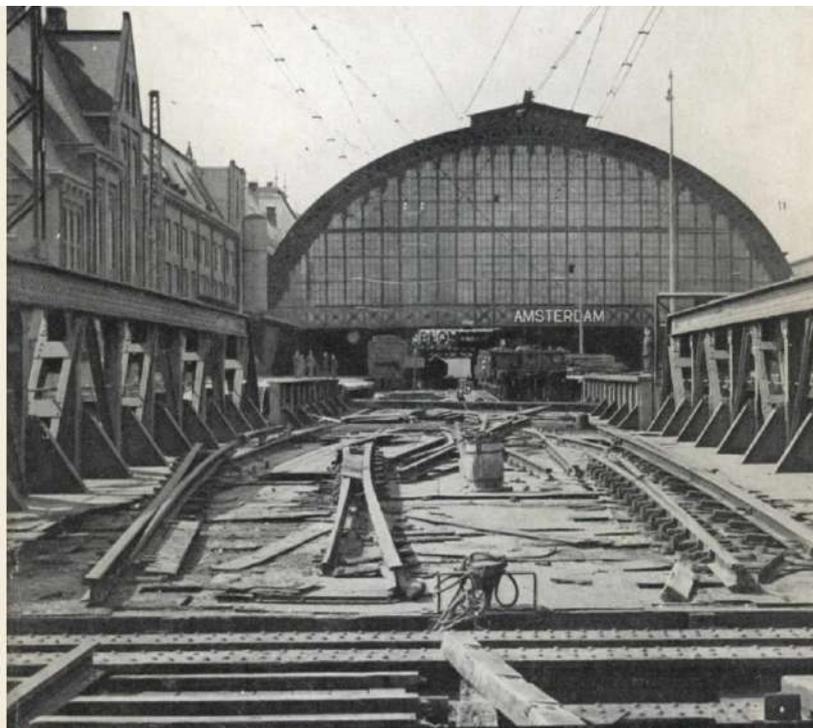
L'hiver de la faim, 1944-1945  
© Wikimedia Commons

En janvier 1945, les Allemands suggèrent que du personnel de la NS prenne en charge des trains circulant d'est en ouest. Mais le gouvernement londonien ordonne la poursuite de la grève. Il en résulte une grave famine dans l'ouest des Pays-Bas, dont le bilan s'élèvera à quelque 20 000 morts: c'est le *Hongerwinter* ou «hiver de la faim».

### Pillages

La compagnie ferroviaire elle-même est gravement touchée. Elle est victime de saccages en règle. La nouvelle gare de triage de *Watergraafsmeer* à Amsterdam, mise en service en 1942, n'est plus qu'un terrain envahi par la végétation et parsemé de pylônes. Les ateliers sont pillés. Tout le matériel roulant est évacué vers l'est. Après avoir coopéré loyalement, l'entreprise se convertit en symbole de résistance contre l'occupant entre septembre 1944 et mai 1945.





La partie orientale de la gare d'Amsterdam-Central, début mai 1945. Le trafic ferroviaire est entièrement interrompu.

© NS

En 1945, la NS soumet au gouvernement une facture de 772,8 millions de florins pour la remise en état de l'entreprise. L'État l'indemniserà à hauteur de 373,4 millions. Sur les 92,9 millions correspondant aux prestations fournies à la Wehrmacht, seuls 4,4 millions seront remboursés. Pourtant, le gouvernement néerlandais en exil avait promis de payer ce montant. Ainsi s'évaporent les bénéfices réalisés pendant la guerre...

### Collaboration

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, les chemins de fer belges et néerlandais servent à la fois les intérêts de leurs pays et ceux de l'occupant allemand. On peut véritablement parler de collaboration. La SNCB et la NS participent activement à la déportation des Juifs, Roms, Sintis et autres indésirables vers les camps de concentration et d'extermination de l'Est. Les Allemands les paient pour effectuer ces transports.

En 2005, la NS présente enfin ses excuses pour sa collaboration aux déportations des Juifs vers le *Judendurchgangslager* à Westerbork. La société refuse toutefois de verser des indemnités, mais c'est compter sans Salo Muller, un ancien physiothérapeute de l'Ajax d'Amsterdam. En 2019, Muller et son avocate Liesbeth Zegveld persuadent la NS d'indemniser les victimes ou leurs proches à hauteur de 43 millions d'euros.

En Belgique, le directeur du CegeSoma Nico Wouters conclut dans son rapport que la SNCB a touché 51 millions de francs (soit 21 millions d'euros aujourd'hui) pour avoir notamment déporté 230 000 personnes, dont 25 490 Juifs depuis la caserne Dossin à Malines. Cette collaboration étroite avec les forces d'occupation contraste fortement avec l'aura de résistance qui entoure la SNCB dans l'immédiat après-guerre, avec notamment la reconnaissance de 6 799 cheminots comme résistants. Or, ces opérations concernaient essentiellement des sabotages et des cibles militaires. Les convois de déportés n'ont pas été pris en compte, à l'exception du célèbre transport XX depuis Dossin, d'où un certain nombre de personnes ont pu s'échapper grâce à l'immobilisation du train par des résistants. Même après la guerre, ces *Sonderzüge* restent dans l'ombre.

Dans son étude, Wouters ne se prononce pas sur la nécessité de réparations. Il laisse le soin au monde politique et à la SNCB de se pencher sur la question. Verra-t-on surgir un autre Salo Muller en Belgique?

**Paul Van Heesvelde, « Räder müssen rollen für den Sieg. L'exploitation ferroviaire durant la Seconde Guerre mondiale », in *Le Temps du train : 175 ans de chemins de fer en Belgique. 75<sup>e</sup> anniversaire de la SNCB*, Presses universitaires de Louvain, 2001.**

**Nico Wouters, *Le Rail belge sous l'occupation*, Racine, Bruxelles, 2023.**

Deuxième Guerre mondiale

l'hiver de la faim

NS

Shoah

SNCB



**Herman Welter**

journaliste – couvre depuis 1964 l'actualité des chemins de fer en Belgique et à l'étranger

### Laisser un commentaire

Vous devez [vous connecter](#) pour publier un commentaire.

## Lisez aussi



histoire

**Trois questions qui subsistent. Les Pays-Bas et la Shoah**

Maarten Asscher

🕒 1 min. temps de lecture



histoire

**À ressortir des oubliettes : la résistance en Belgique durant la Deuxième Guerre mondiale**

Bruno De Wever Nico Wouters

🕒 13 min. temps de lecture



histoire

**Début 1945 aux Pays-Bas: l'hiver de la faim**

Eline Van Assche

🕒 4 min. temps de lecture



**L'hiver de la faim, une page sombre dans l'histoire des Pays-Bas**

🕒 1 min. temps de lecture



arts  
histoire  
lanque

# littérature société pays-bas français

## Soutien

Abonnements  
Faites un don  
Nos partenaires

## Qui sommes-nous

Notre ADN  
Notre historique  
Mission & vision  
L'équipe des *plats pays*  
Contact

## Plus d'informations

FAQ  
Newsletter  
Agenda & événements  
Conditions générales  
Confidentialité  
Paramètres des cookies

## Restez informé

Inscrivez-vous à notre newsletter et recevez le meilleur des *plats pays* dans votre boîte mail

### Conditions \*

J'accepte les termes et conditions et la politique de confidentialité

protected by reCAPTCHA  
Privacy - Terms



S'INSCRIRE



FLANDERS  
INVESTMENT  
& TRADE



Flanders  
State of the Art

O N D E R  
N O S S A N  
L T O U R  
N B I J M  
S C H A P