chez les résistants du rail

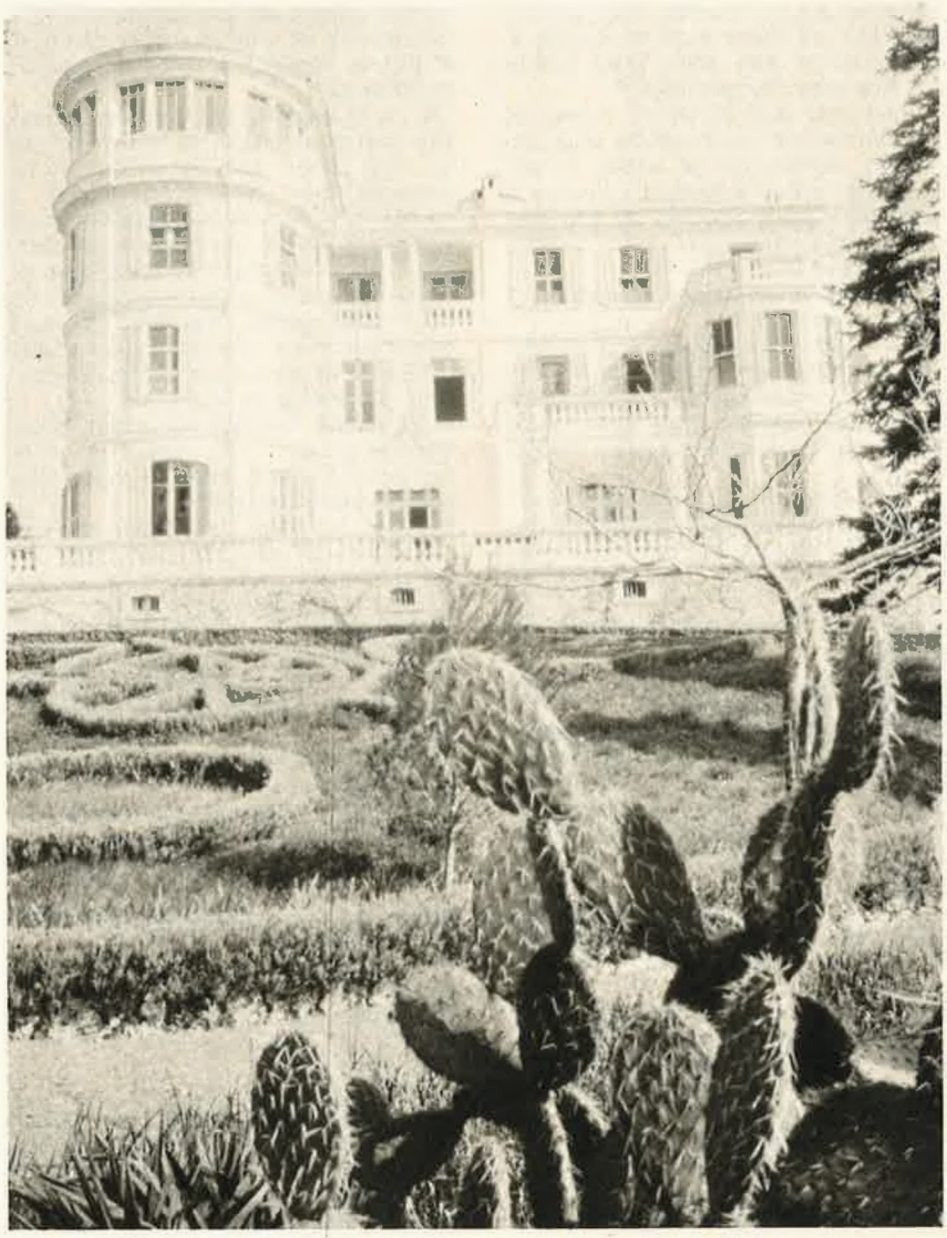

photo cinephoto

On vient de fêter le trentième anniversaire de la Libération. Nous avons cru que l'occasion était bonne d'aller nous entretenir quelques instants avec M. Fernand Petit, secrétaire général de l'Association nationale des Résistants du chemin de fer (ANRCF), qui a accepté volontiers de répondre à nos questions.

● **M. Petit, qu'est-ce que c'est au juste que l'ANRCF ?**

C'est une association qui regroupe en son sein les cheminots reconnus comme SRA (Service de renseignements et d'action), prisonniers politiques, résistants armés, membres de la presse clandestine et résistants civils, et appartenant à tous les mouvements reconnus par la législation.

● **Cette association est-elle une association de nostalgiques de la Résistance ou se propose-t-elle des buts bien précis ?**

En 1945, lors de la libération des camps...

● **L'association existait déjà ?**

Non ! C'est seulement lors de la libération des camps que nous avons compté nos morts et nos disparus et que nous avons senti le vide laissé par tous ces camarades de combat. Nous pensions tout naturellement à leurs familles : veuves, orphelins... C'est pour cela que quelques-uns d'entre nous ont décidé de fonder une association qui ait pour but l'aide immédiate à toutes les familles éprouvées. Elle compte actuellement environ 2 000 membres !

● **Dans les faits, êtes-vous parvenus à atteindre un but aussi ambitieux ?**

Pour répondre à votre question, je vais vous citer tout simplement les sommes que l'association a consacrées à son action sociale depuis sa création :

près de 5 000 000 F à titres de dons en espèces ou de vacances aux veuves ;

environ 7 500 000 F pour les dotations aux orphelins ;

dans les 4 000 000 F pour les vacances des orphelins ;

et près de 750 000 F d'aides diverses.

Bien sûr, il ne s'agit là que de l'essentiel des dépenses engagées.

● **Donc, vous disposez de fonds. Comment êtes-vous parvenus à les accumuler ?**

En 1945, le directeur général de la SNCB de l'époque, M. Henning, nous a autorisés, par la voie d'un avis qui était en fait un appel à la solidarité, à recueillir les oboles de tous les cheminots.

Ensuite, l'ANRCF a organisé, à l'échelon national, la semaine du cheminot...

● **Pendant combien de temps ?**

Pendant cinq ans ! Et tous ceux qui étaient à la Société à l'époque se souviennent sûrement encore de ce grand élan de générosité et du petit

trèfle à quatre feuilles que chacun était fier d'arborer à sa boutonnière.

● **Depuis 25 ans donc votre caisse n'a plus reçu d'argent neuf ?**

C'est-à-dire que certaines firmes et personnes, bien que n'étant plus sollicitées, continuent de verser à l'association une subvention annuelle à l'occasion de la journée du souvenir que nous mettons sur pied chaque année au mois d'avril.

● **Ce sont là vos seules ressources ?**

Oui, exactement.

● **Et malgré ces moyens qui paraissent relativement limités, vous pouvez continuer néanmoins à dispenser cette aide sociale que vous aviez l'intention de donner à votre fondation ?**

Je répondrai tout naturellement : oui ! Parce que nous avons capitalisé une partie de nos recettes pour continuer précisément à offrir à nos veuves des vacances tous les trois ans et un voyage de noces aux orphelins qui se marient.

● **Mais ces vacances, où les veuves peuvent-elles les passer ?**

Vous n'ignorez pas que nous possédons une propriété constituée d'une villa et d'un parc de 3 hectares et demi, en pleine pinède à Valescure (c'est-à-dire sur les hauteurs, près de Saint-Raphaël). Elle porte le nom évocateur de « Magali ».

● **Et cette villa « Magali » est strictement réservée aux vacances gratuites des veuves et aux lunes de miel des orphelins, j'imagine ?**

Bien sûr que non ! Nous n'avons pas — et c'est bien heureux — suffisamment de veuves à héberger, ni d'orphelins à marier. Aussi, nous acceptons en vacances par priorité nos membres, cheminots résistants effectifs, moyennant une contribution qui est le coût de revient exact du séjour. Mais, compte tenu du fait que nos membres prennent de l'âge et ne se déplacent plus avec autant de facilité même sous des cieux aussi enchanteurs que ceux de la Méditerranée, nous avons été amenés à ouvrir nos portes, bien sûr, à tous les cheminots d'abord, et ensuite aux membres des associations patriotiques sœurs. Il est vital pour nous, et surtout pour que la villa « Magali » continue de fonctionner normalement dans l'intérêt de tous, il est vital donc qu'elle connaisse en tout temps une occupation la plus complète qui soit.

● **Est-ce réalisable, précisément en tout temps ?**

Oui, à l'exception du mois de novembre (pendant lequel le personnel de la villa prend ses vacances), nous pouvons faire face pratiquement à toutes les demandes, d'autant plus que nous venons de moderniser l'annexe en y installant le chauffage et l'eau chaude, et à des conditions des plus raisonnables, que nous pouvons consentir parce que notre gestion est bénévole et parce que notre but n'est point le profit mais le social.

● **Et même pendant les mois qu'on appelle creux — je veux dire : décembre, janvier, février — votre villa affiche-t-elle complet ?**

De plus en plus, parce que, en vue d'amortir au maximum les frais généraux et partant d'éviter de ne tourner qu'à un régime ralenti, nous avons consenti pour ces mois-là des conditions encore plus intéressantes. Et il se fait que, notamment chez les pensionnés, ça n'est pas passé inaperçu.

● **Donc, tout est retenu, même pour l'hiver prochain ?**

Pas encore quand même ! Mais les amateurs feraient bien de se dépêcher s'ils veulent passer des vacances d'hiver sous le signe du soleil, du grand air, de la pétanque, des jeux de société et surtout de l'amitié.

● **Et où doivent s'adresser ces amateurs-là ?**

Au siège de notre Association : ANRCF, 21 Putterie, Gare centrale, 1000 Bruxelles.

A noter qu'il y a tous les jours un train **direct** (couchettes 2e classe pour ceux qui le désirent) entre Bruxelles Midi et St-Raphaël et entre St-Raphaël et Bruxelles Midi.

● **Nous ne pouvons que souhaiter longue vie à une telle association !**

les derniers wagons spéciaux

Les wagons spécialisés conçus pour satisfaire à certains trafics sont apparus, à quelques exceptions près, sur notre réseau après la deuxième guerre. Avant cette période et depuis la naissance des chemins de fer, on s'était contenté d'utiliser pour le transport des marchandises les trois types de wagons courants :

— le wagon plat avec ou sans haussettes latérales ;
— le wagon fermé ou couvert ;
— le wagon tombereau.

Sous les effets combinés de la concurrence des autres moyens de transport (la voie d'eau et la route notamment), de l'élévation du coût des opérations de chargement et de déchargement, du développement des engins de manutention, la situation s'est considérablement modifiée.

La recherche d'un coût plus réduit des frais de transport a conduit les industriels à exiger des chemins de fer un matériel mieux adapté à leurs besoins que les anciens wagons classiques.

Sous l'angle de sa propre gestion, le chemin de fer aurait, à première vue, eu intérêt à ne pas multiplier les catégories de véhicules, car les parcours à vide du matériel spécialisé sont fatalement plus longs que ceux du matériel banalisé.

Toutefois la meilleure utilisation des caractéristiques techniques des wagons spéciaux, la rapidité des opérations terminales permettant une rotation plus rapide compensent généralement l'augmentation des parcours à vide.

Finalement la productivité en tonnes/km des wagons spéciaux est supérieure à celle des wagons d'usage courant banalisés. De plus, des sytèmes d'intéressement de la clientèle, telle la location, font pencher définitivement la balance en faveur des wagons spécialisés.

En outre, le développement des moyens modernes de gestion centralisée du parc facilitera la répartition