

UN PEU DE PHILOGIE FERROVIAIRE

CHEMIN DE FER ET RAIL

Il ressort d'une savante étude de M. Emile Thevenot (1) que la locution *chemin ferré* fut donnée, dès le XIII^e siècle, à certaines voies romaines pour rendre hommage à leur solidité. Quand on commença d'utiliser le fer pour la construction des voies minières, on reprit naturellement cette vieille expression.

La dénomination *chemin de fer*, apparue en français en 1784, en même temps que pas mal de variantes (*chemin, route, voie, ligne de fer, en fer, en fonte de fer...*) s'est imposée dans la suite.

L'adjectif *ferroviaire* a été récemment emprunté à l'italien *ferroviario*.

C'est seulement vers 1836 que le mot anglais *rail* triompha des divers mots que les traducteurs essayaient de lancer (*longuerine, bande, barreau, barre, boudin, guide, coulisse, lame, rainure...*). Il est curieux de noter que les techniciens remettent en honneur le terme *barre* pour les nouveaux rails soudés. Mais le mot *rail* est loin de tomber en désuétude, car il a pris un sens général et pratique en devenant le synonyme de *chemin de fer*.

COUPONS, BILLETS ET TICKETS

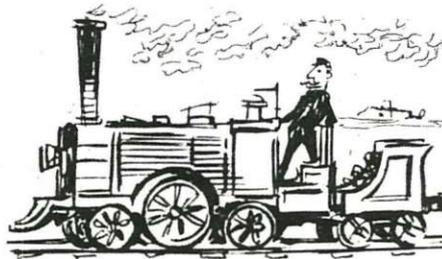
Le mot *coupon* a d'abord désigné ce qui reste d'une pièce d'étoffe qu'on a débitée (des coupons en solde, utiliser de vieux coupons). Puis, il a nommé le feuillet que l'on détache d'un titre bancaire (un coupon de rente, d'action). Enfin, le sens s'est étendu au feuillet détachable d'une souche (un coupon de théâtre).

Dès l'ouverture du premier chemin de fer continental au public belge, les titres de transport furent justement appelés « coupons » parce qu'ils étaient coupés, détachés d'un livret. Le receveur mentionnait, à la main, sur la souche, le jour et l'heure du départ, ainsi que le numéro du wagon et celui de la place à occuper. L'expression « coupon de chemin de fer » était donc bien française à cette époque.

Notons, par parenthèse, que la distribution de ces coupons était annoncée un quart d'heure avant le départ des trains par la sonnerie d'une cloche. Le rythme, d'abord paresseux, s'accélérait ensuite; c'était le signal, pour les retardataires, de quitter les estaminets des environs et de courir aux guichets. Pour con-

trôler les coupons en cours de route, le garde circulait d'un véhicule à l'autre, en faisant glisser les pieds sur une tringle en fer et en tenant les mains accrochées à une barre fixée à la partie supérieure de la caisse de la voiture. C'était un défi permanent à la sécurité...

Plus tard, des billets imprimés remplacèrent les souches. Le mot coupon ne s'indiquait plus, et pourtant on l'entend encore un peu partout, mais à tort. On doit dire maintenant un *billet de chemin de fer*. D'après le bon usage français, le vocabulaire ferroviaire ne peut plus utiliser *coupon* que pour désigner le bulletin donnant droit à une couchette. C'est la seule exception autorisée. Pour tout titre de transport



ordinaire, il faut dire *billet*, même s'il s'agit d'une souche retirée d'un carnet.

Notons enfin que le *billet* a plus de valeur que le *ticket*. On dit un *ticket* d'autobus, de tram, mais un *billet* de banque, de théâtre. C'est pourquoi les puristes conseillent de dire aussi : un *ticket* de quai, plutôt qu'un *billet* de quai.

DU CHEVAL DE FER

A LA LOCOMOTIVE

Ce n'est pas dès l'apparition de la machine à vapeur qu'on l'a baptisée « locomotive », bien que ce mot existât déjà, comme adjectif féminin, depuis le XVI^e siècle. Au début, de 1815 à 1830, alors que les Anglais disaient *steam carriage, iron horse, steam-horse*, les Français et les Belges se servaient de périphrases similaires : *chariot mù par la vapeur, machine ambulante, machine à vapeur mobile, machine à vapeur roulante, chariot à vapeur, cheval de vapeur et cheval de fer*.

Ce dernier terme a joui d'une grande faveur auprès du public, mais

les techniciens durent l'abandonner quand « cheval-vapeur » fut adopté comme unité de mesure. Comment, en effet, parler d'un cheval de fer de plusieurs centaines de chevaux ?

Un mot et une locution ont pourtant conservé le souvenir de cette métaphore. On a désigné par *galop* le mouvement d'oscillation d'avant en arrière et d'arrière en avant, qui se produit sur certaines locomotives mal équilibrées, et par *haut le pied* la machine qui circule sans être atelée, alors que cette expression se disait d'un cheval de rechange. Les hommes du rail s'opposaient aux routiers, mais leur empruntaient leur langage.

C'est en Angleterre que le mot *locomotive* fut appliqué, pour la première fois en 1815, aux engins à vapeur circulant sur rails. L'exemple fut imité en français, quelques années plus tard. Ce mot, curieusement formé de l'ablatif latin *loco* et du radical de *moteur* (*loco moveri* signifie « s'éloigner d'un lieu »), appartenait exclusivement à la langue des philosophes et n'était guère employé que dans l'expression « faculté locomotive » (faculté de changer de lieu par un acte de la volonté).

DE L'ALLEGE AU TENDER

Longtemps, les ingénieurs se sont contentés d'adapter un wagon (1) ordinaire pour transporter l'eau et le charbon nécessaires à la machine. Quand ils conçurent un type de wagon spécialement affecté à cet usage, on le désigna d'abord par des périphrases : *fourgon pour l'eau et le combustible, chariot de suite, arrière-train, chariot d'approvisionnement*.

Un terme faillit pourtant s'imposer : *allège*. Ce n'est rien d'autre que la traduction de l'anglais *tender*, qui désignait depuis longtemps, dans le langage maritime, un petit bateau servant à décharger les grands navires. Littré donne encore ce sens au mot *allège* : « En termes de chemin de fer, chariot d'approvisionnement qui porte l'eau et le charbon ».

Il faudra attendre la fin du XIX^e siècle pour que *tender* soit définitivement adopté en français. Jusque-là, son origine britannique se fait encore sentir, et la preuve en est que l'Académie, lorsqu'elle l'admit en 1878, prescrivait la prononciation *taindère*.

(1) Par parenthèse, ce mot s'est orthographié *waggon, vagon, vaggon* et même *vaguon*.

(1) Voir *Vie et Langage*, n° 64.