

LE FOLKLORE FERROVIAIRE

par Joseph Delmelle

LE FOLKLORE, LIEN PERMANENT.

Le terme « folklore » a été emprunté à l'anglais folk-lore, science (lore) du peuple (folk), composé dans cette langue en 1846. Le dictionnaire de l'Académie (8^e éd.) écrivait encore folk-lore. Le Larousse, qui l'orthographe en un mot, de même d'ailleurs que le Robert, le définit comme suit : *Science des traditions et usages populaires. Ensemble des traditions, poèmes, légendes populaires d'un pays. Il précise que Si le mot folklore ne date que de 1846, la chose elle-même remonte plus haut.*

On s'imagine communément que le folklore authentique plonge ses racines dans la nuit des temps. *Le discrédit qui frappe encore parfois le folklore provient en premier lieu, a fait remarquer Joseph Roland, président de la Section wallonne de la Commission royale belge de Folklore (1), de la conception que s'en faisaient les premiers folkloristes. L'objet de leurs études n'était autre que les attitudes, gestes et croyances anachroniques, survivances d'un lointain passé à jamais révolu.*

Aujourd'hui, on considère que participent du folklore, que se rattachent à lui et que lui appartiennent effectivement les choses, les faits, les us et les coutumes dont la transmission d'une génération à l'autre est prouvée et qui sont intégrés dans la communauté jusqu'à apparaître comme étant l'émanation de celle-ci.

La transmission de tout ce qui forme la tradition peut être assurée, selon certains, en une trentaine d'années. D'autres estiment qu'il faut plus d'une génération pour que se réalise une intégration populaire étendue et durable. Selon quelques-uns, la durée de trente ans ne fait que marquer l'entrée dans la vie traditionnelle, et il faut environ un siècle, soit approximativement le temps de trois générations, pour asseoir vraiment la tradition, pour l'implanter solidement dans le terreau populaire. En réalité, le phénomène de cette implantation pouvant être accéléré dans son processus par des facteurs psychologiques, quelques courtes années suffisent parfois.

Quoi qu'il en soit, le folklore n'est ni une antiquité, ni une matière fossile, ni un élément sans vie, mais un lien permanent entre les générations, les mortes et les vivantes. Les choses, les faits, les us et les coutumes auxquels il s'intéresse existent activement, nourris et renourris sans cesse par le sang du peuple. Ils vivent et portent en eux, non pas une promesse de mort, mais un germe de survivance et un espoir d'éternité.

LE FOLKLORE FERROVIAIRE.

Le folklore, s'il résulte de cette chimie qui décante et qui s'appelle le temps, est aussi tributaire de l'homme social et de son évolution. Car l'homme évolue dans sa mentalité, ses conceptions, sa sensibilité, et il n'est plus exactement semblable, aujourd'hui, à ce qu'il était il y a un, deux ou trois siècles. Il évolue tout comme la civilisation, et celle-ci, qui était fondamentalement religieuse autrefois, est maintenant industrielle et machiniste. Et la machine, entend-on dire quelquefois, a tué le folklore.

Pourtant, si certains usages ont disparu, d'autres ont survécu en s'adaptant aux circonstances nouvelles de la vie et un nouveau folklore s'est créé, exprimant une sorte d'instinct profond, satisfaisant de mystérieux besoins inscrits au cœur de l'homme.

Le chemin de fer a plus d'un siècle d'existence et est devenu un fait social. Il a exercé et continue à exercer une influence indéniable, multiple et diverse, sur les habitudes de l'homme. Il s'est intégré fermement à la vie quotidienne de l'humanité, tant et si bien que ses débuts marquent le commencement d'une nouvelle ère folklorique qui, en réalité, ne fait que continuer celles qui l'ont précédée. Car il n'y a pas eu de rupture de la tradition, mais reconduction, continuation, prolongement. Au demeurant, l'établissement du rail ne s'est-il pas inscrit dans une perspective au départ de laquelle on découvre, notamment, Œdipe et Laïos qui, si l'on en croit la mythologie, se seraient rencontrés sur une des voies à rainures de pierre établies afin de relier Le Pirée à Athènes ?

Le chemin de fer est devenu un fait social et, aussi, un fait folklorique riche en conséquences ainsi qu'en atteste, par exemple, un volumineux ouvrage édité aux États-Unis et ayant, pour

(1) *Le Folklore authentique*, dans *Les Cahiers du Folklore wallon*, nos 3 et 4, été-automne 1961.

auteurs, B.A. Bothin et Alvin F. Harlow : *A Treasury of Railroad Folklore. The Stories, Tall Tales, Traditions, Ballads and Songs of the American Railroad Man* (1).

Le rail américain n'a pas l'ancienneté du nôtre, mais il a joué, dans le développement et la vie d'un pays aux dimensions de continent, un rôle d'une importance extraordinaire. L'histoire de son établissement est une véritable odyssée, fertile en péripéties imprévues, en aspects pittoresques et souvent glorieux, ayant eu ses authentiques héros : Nellie Bly, Kate Shelley, Casey Jones, Jesus Garcia, etc. Ceux-ci ont été célébrés par la voix populaire, par les chants des émigrants et des immigrants. Et les pionniers du transcontinental ont inventé, sur base de l'anecdote ou pour s'évader du moment présent, des *negro gang work songs*, des *blues* et des *love songs*, qui se sont transmis de bouche en bouche et continuent aujourd'hui à refluer sur les lèvres des travailleurs en général et des cheminots en particulier.

Le folklore ferroviaire belge n'a pas la richesse de celui des États-Unis, mais il n'est cependant pas sans importance ni sans intérêt. C'est ce qu'a montré Herman Frenay-Cid dans un petit ouvrage centré sur le *Nouveau Folklore* (2) et comportant un chapitre consacré à l'*Apport des Chemins de fer et Moteurs*. Bien que ne se limitant pas au seul domaine belge, cette étude prend nombre de ses exemples dans ce dernier.

Les trains vont vite, écrit Herman Frenay-Cid, *mais le temps est encore plus rapide et c'est le temps qui fait en somme le folklore*. Justifiant son propos, il entretient son lecteur des musées spécialisés abritant les témoins du passé ferroviaire, des voitures-lits, des voitures-couchettes, des locomotives dotées d'un patronyme, des trains pourvus de désignations spéciales, des convois appelés trains de plaisir ou trains-radio, des trains de pèlerinage et des wagons-camping. Le même auteur a donné, au journal bruxellois *Le Soir*, plusieurs articles sur le folklore ferroviaire.

Herman Frenay-Cid n'a pas épuisé le sujet. Nous n'avons pas la prétention de faire mieux que lui, mais, en faisant apport de nouveaux matériaux, de fournir une contribution utile à l'étude de notre folklore ferroviaire.

LE RAIL A ENRICHÉ LE VOCABULAIRE.

Le folklore, affirme Emile Poumon (3), *nous accompagne du berceau à la tombe*.

Il nous accompagne, dans les différents âges de la vie, de mille et une façons que, bien souvent, nous ne soupçonnons pas. Il va même jusqu'à s'introduire dans le vocabulaire dont nous nous servons habituellement dans nos rapports oraux ou écrits avec nos semblables. *Ce qui n'a pas été dit, ou ce qui n'a pas été assez démontré*, remarque Roger Gillard (4), *c'est le rôle des chemins de fer dans la grammaire, dans l'étymologie et la lexicologie, notamment. Il est indéniable, en effet, que le rail a enrichi le vocabulaire. Qu'il nous suffise de citer les mots « rail », « chemin de fer », « cheminot », « locomotive », « automotrice », « vocables inconnus il y a quelque cent cinquante ans. Les multiples ouvrages techniques relatifs aux machines, comme ces fameux « Dictionnaires de termes ferroviaires », prouvent magistralement ce rôle...*

Quelques philologues se sont attachés à montrer comment le rail a fait irruption dans le vocabulaire et combien il y a introduit de termes nouveaux. L'un d'eux, Emile Thevenot (5), a découvert que la dénomination *chemin de fer* est apparue, en français, dès 1784, en même temps que nombre de variantes qui se sont imposées par la suite. Ce n'est toutefois qu'en 1836 que le mot *rail*, emprunté à l'anglais, a triomphé de ses concurrents, parmi lesquels *lame*, *rainure* et *coulisse*, et c'est beaucoup plus tard encore que l'adjectif *ferroviaire*, d'origine italienne, a été adopté. Le même Emile Thevenot dissertait aussi à propos d'autres termes comme *coupon*, *billet*, *ticket*, *locomotive*, *tender*, *allège* et *wagon*.

(1) Crown Publishers, Inc. - New York, 3^e édition, septembre 1956. L'ouvrage, relié, ne compte pas moins de 530 pages.

(2) Office de Publicité, Collection Lebegue, 9^e série, n° 98, 1949.

(3) Dans son ouvrage *Le Hainaut. Le Livre des Traditions*, Imprimerie André Mees, Vilvorde, 1953.

(4) Dans *Chants et Chantres du Rail*, Editions Le Rail, Bruxelles, 1962.

(5) Dans la revue *Vie et Langage*, n° 64. La même publication a également inséré des études sur la poésie des trains, par Jean Tournemille, et sur le vocabulaire technique du rail, par Roger Poussin. Voir aussi le n° 156.

Quantité de termes ferroviaires ont à présent leur place dans le dictionnaire ainsi que dans de nombreuses locutions et expressions usuelles. On dit, de quelqu'un qui s'est trompé, qu'il a commis une « erreur d'aiguillage ». On « envoie à la gare » les ennuyés et « au bout du quai, les ballots ». Un fumeur invétéré est souvent comparé à une locomotive qui « fait de la fumée ». A la locution « manquer le coche », c'est-à-dire perdre une bonne occasion, s'est ajouté le doublet « manquer le train ». Une personne sans personnalité qui en suit aveuglément une autre, au réel ou au figuré, est « à la remorque ». Une personne située au bas de l'échelle hiérarchique et sur laquelle on fait retomber tout le poids d'une responsabilité quelconque est fréquemment qualifiée de « lampiste ». Une affaire qui n'est pas très claire est assimilée à un « combat de nègres dans un tunnel ». D'un homme un peu fou, on dit qu'il « déraile ». De quelqu'un qui vient en queue, on dit qu'il tient la « lanterne rouge ». Un arrêt est parfois mis en équivalence avec un « disque rouge ». Comme s'il voulait prouver combien le rail a marqué la langue de son influence, un journaliste développe — dans une chronique artistique relative à *Rik Slabbinck et la Peinture flamande* (1) — une allégorie ferroviaire heureusement soutenue : *Des vues simplistes pourraient faire croire qu'après l'âge d'or de l'expressionnisme permekéen, la peinture en Flandre n'a plus eu d'autre issue que la voie abstraite. La tentative était certes profondément ressentie par le mécénat de raccocher un wagon non figuratif au train international. N'était-ce pas le seul qui, encore tout imprégné du souvenir des glorieux primitifs universellement connus, pouvait avoir accès aux gares des Amériques du Nord et du Sud ?...*

D'avantage encore que les autres journalistes, les chroniqueurs sportifs ont recours aux termes et locutions ferroviaires. Il est question, dans une relation signée par l'un d'entre eux : Walter Schwilden, publiée dans *Le Soir* du 21 avril 1964, du *train infernal* mené par les participants d'une épreuve cycliste. Leurs jambes sont pareilles à des paires de bielles. Moteur à plein régime, un quatuor, présenté comme un monstre à quatre gueules, précède bientôt les autres concurrents qui sont comme autant de wagons lâchés à la dérive et qui se trouvent dans l'obligation de le laisser filer comme une locomotive. Les éléments du peloton ne parviennent pas tous à soutenir l'allure : *Le train s'est étiré démesurément. Déjà, les hommes de tête arrivent en vue du but et le train infernal, docilement, suit les méandres de la piste en ciment du vélodrome. Mais voici qu'un coureur se détache et gagne l'épreuve. Que voit-on alors ? Comme si elle crachait sa dernière bouffée, la locomotive lance les bras au ciel. C'est fini, et le chroniqueur achève son exercice de haute voltige stylistique par cette constatation : Et quand les wagons, un à un, viennent échouer au garage, la locomotive, elle, est déjà au triage...*

Il n'y a pas lieu de s'attarder outre mesure, ici, à un folklore philologique qui n'est pas spécifique à la Belgique romane mais dont l'aire s'étend à tout l'empire de la langue française. Ce folklore, toutefois, a un compartiment qui nous est propre : celui des « belgicisms ». On y trouve des termes, récusés par certains puristes, comme « aubette » (pour bureau, station ou kiosque), « bille » (pour traverse) ou « guide » (pour indicateur). La prononciation de certains mots français utilisés par le monde du rail subit, dans nos provinces, des altérations typiques : « wagon » (dont le w doit se métamorphoser en v), par exemple (2).

Pour compléter ces rapides notules, il y aurait lieu de procéder à des recherches ou à des sondages analogues dans nos différents dialectes wallons, ainsi que dans nos patois flamands et dans le néerlandais pratiqué par nos compatriotes du nord et de l'ouest. Contentons-nous de relever quelques termes ou expressions utilisés par ces derniers : « doodspoor » (littéralement « voie morte », pour voie de garage ou d'évitement), « iemand naar het spoor brengen » (accompagner quelqu'un à la gare ou, selon une traduction mot à mot, « apporter quelqu'un vers la voie »), « naar X sporen » (aller à X en chemin de fer ; littéralement : « éperonner vers X »).

* * *

Dans notre langage de tous les jours, le rail a fait entrer aussi un certain nombre de mots composés à usage exclusivement ferroviaire tels que « Orient-express », « Transeuropéen-express », « Nord-express », « Sud-express », « L'Oiseau bleu », etc., que l'habitude généralisée du voyage a internationalisés. On a donné, à certains trains rapides ou long-courriers, des appellations significatives ou pittoresques : transsibérien, transcontinental, Simplon-

Orient-Express, Edelweiss, Flying Scotman, Mistral, l'Aquilon, Rheingold, Helvétius, le Diagonal, Commodore Vanderbilt, Christ des Andes, etc. Chez nous, après s'être dénommé le « Valeureux Liégeois », l'express Liège-Paris est devenu le « Sambre-et-Meuse ».

Selon l'une ou l'autre de leurs caractéristiques, des convois ou des wagons sont appelés : wagons-lits, wagons-couchettes, wagons-restaurants (1), train de plaisir, train-radio, train de neige, train-surprise, train blanc, etc. Nous aurons l'occasion de parler de ceux-ci.

Nombre de locomotives ont été baptisées officiellement. Il y a eu le Belge, la Flèche, l'Eléphant, la Jean-Albert Bonjean, la Yvan Simonis, etc., comme il y a eu par exemple, en Suisse, la Limmat, l'Aare et la Liberté et Patrie, et, en Grande-Bretagne, la Dwight D. Eisenhower et la Winston Churchill.

TOPONYMIE.

Le rail a enrichi le vocabulaire et la langue. On lui doit aussi d'être à l'origine de surnoms ou de sobriquets se substituant aux patronymes.

Selon le métier exercé, la fonction ou le lieu du travail, nos populations rurales ont fréquemment rebaptisé certaines personnes parmi lesquelles des cheminots. En Wallonie, notamment à Montignies-sur-Sambre, le chef de gare a été appelé « L' chéf », le garde-salle « L' gardien », le lampiste « Gus à pétrole » et le garde-barrière « Ziré dél barrière ».

La toponymie, elle aussi, atteste l'influence du rail. Il existe tout un folklore du paysage, a fait observer Emile Poumon (2), *Folklore urbain dont les éléments sont les noms de rues, les enseignes, les marchés...* De son côté, évoquant l'établissement du réseau, Roger Gillard (3) a écrit : *La géographie se trouva retournée, la toponymie houspillée. Chaque village eut à cœur de posséder son hôtel de la Gare, sa place de la Gare, son quartier de la Gare et sa rue de la Gare — même parfois celui qui n'avait pas de gare. L'on verra la kermesse du quartier de la Gare, le marché de la place de la Gare. Plus tard, quand toutes ces locutions seront ancrées dans les mœurs, comme on disait jadis « ceux du Haut », « ceux du Bas », on parlera de « ceux de la Gare » en opposition avec « ceux de l'Eglise ». Le clocher a perdu sa valeur symbolique multiséculaire. Le village est décentré...*

On pourrait écrire tout un ouvrage sur la refonte toponymique opérée par le chemin de fer triomphant. Quelle est donc la ville, quel est donc le village qui, aujourd'hui, ne possède pas l'un ou l'autre lieu dont l'appellation officielle ou officieuse, mais courante, rappelle le rail ? Combien y a-t-il de rues de la Station, ou de la Gare, ou de rues des Cendres ou aux Scrabilles parce que tracées à travers des terrains où l'on déversait primitivement les scories des chaudières, ou de cafés de la Station ou de la Barrière, ou d'hôtels du Chemin de Fer, ou de la Gare, ou du Terminus, ou des Voyageurs, ou des Touristes, ayant remplacé l'ancienne auberge du Relais devant laquelle la diligence s'arrêtait et changeait de chevaux, ou de cordonneries de la Gare, ou de pâtisseries de la Gare, ou de librairies de la Gare ?

Parmi tous les exemples s'offrant généreusement à nous, ceux des grandes agglomérations sont particulièrement probants. Intéressons-nous quelque peu à ceux que nous proposent Bruxelles et ses faubourgs.

A Bruxelles, la rue de la Flèche rappelle, semble-t-il, l'une des trois premières locomotives ayant circulé sur le rail belge, entre la capitale et Malines. Située non loin de la gare du Quartier-Léopold ou du Luxembourg, la rue du Remorqueur devrait s'appeler rue de la Locomotive. En effet, écrivent le docteur Aimé Bernaerts et Roger Kervyn de Marcke ten Driessche (4), *la traduction flamande qu'on lit sur la plaque est Stoomwagen (locomotive) et non Stoomboot (bateau remorqueur). La signification adoptée est, d'ailleurs, plus logique ici, quand on songe que, dans ce quartier, le seul cours d'eau est le Maelbeek, actuellement encloqué et pudiquement caché aux regards depuis belle lurette, alors que, en revanche, les locomotives manœuvrent sans vergogne...* Bruxelles possède aussi sa rue des Mécaniciens, sa rue du Remblai, sa rue du Chemin-de-Fer-de-Ceinture et sa rue Simons, cette dernière nous remettant en mémoire un des premiers ingénieurs du rail belge.

Il existe par ailleurs, formant la frontière entre Bruxelles et Schaerbeek, une rue Stephenson proche de la place Stephenson et, aussi, de la place du Pavillon qui, selon A. Bernaerts et

(1) Le terme wagon tend à ne plus désigner que les véhicules destinés au transport des marchandises.

(2) Ouvrage cité.

(3) Ouvrage cité.

(4) Dans leur ouvrage sur *Les Noms de Rues à Bruxelles*, Ed. De Visscher, Bruxelles, 2^e édition, 1951. Actuellement, Stoomwagenstraat est devenu Stoomsleperstraat.

(1) Article de Paul Caso dans *Le Soir* du 13 février 1964.

(2) On l'a orthographié au début « waggon », comme en anglais, tandis que d'autres tentaient de l'imposer avec un seul v (Littre, Marc Seghin et même la S.N.C.F., qui écrivit wagon, vagonner, vagonnage).

R. Kervyn, évoque tout bonnement le souvenir de la chute du garde-barrière du chemin de fer qui se trouvait à proximité. On découvre, sur une des plaques bleues de Saint-Gilles, le nom d'Egide Walschaerts, qui, nous rappelle Joseph Kempeneers (1), inventa la « coulisse pour locomotives » qui porte son nom.

Il y a une rue de la Gare à Etterbeek, une rue du Chemin-de-Fer (où Proudhon vécut en proscrit, au numéro 20) à Saint-Josse-ten-Noode, une place de la Station à Forest et une autre à Woluwe-Saint-Pierre. Les deux mêmes communes possèdent, chacune, leur rue de la Station, mais celle de Woluwe-Saint-Pierre a été débaptisée il y a quelques années et est devenue le Dobbelenberg. Il y a aussi, à Woluwe-Saint-Pierre, une montagne de la Gare. Woluwe-Saint-Lambert a, elle aussi, sa rue de la Station et, en outre, sa petite rue de la Station. Berchem-Sainte-Agathe a sa place de la Gare. Molenbeek-Saint-Jean a, proche de la gare de l'Ouest, sa place de l'Ouest. Uccle a sa rue du Wagon, qui longe la voie du chemin de fer. Ixelles possède sa rue du Viaduc et sa rue des Deux-Ponts, qui s'allonge d'un pont de chemin de fer à un autre. Watermael a son quartier des Viaducs avec son café des Viaducs et sa kermesse au cours de laquelle on procède à l'élection de Miss Viaducs. Anderlecht, quant à elle, a sa rue des Deux-Gares, primitivement chemin de la Petite-Ile, et sa rue des Marchandises. Et il est probable que nous en oublions !

JEUX ET MODELISME.

Le folklore nous accompagne dans les différents âges de la vie. Dès l'enfance, le rail s'introduit, à sa façon, dans nos faits et gestes.

En Hainaut, dans le Centre, le jeu du *roub dou doub* consiste à faire sauter l'enfant sur les jambes des parents en imitant le roulement du train avec la secousse régulièrement provoquée par les séparations existant entre les tronçons de rails. Généralisé dans tout le pays, ce jeu ressemble fort à celui qui, se pratiquant de même, évoque le trot ou le galop d'un cheval. Il change quelque peu d'appellation selon les régions. C'est ainsi qu'il devient le *roum' dou doum'* à Verviers et dans les environs.

(1) Dans son *Histoire d'Obbrussel Saint-Gilles*, Ed. Publilmonde, Bruxelles, 1962.



Les enfants aiment aussi, comme on dit en Wallonie, « jouer à machine » ou à « faire tchouc tchouc tchouc ». Très simple, le jeu consiste à courir à allure modérée, en levant les genoux assez haut et en balançant alternativement les bras pliés en angle droit, poings fermés, de façon à imiter le mouvement des bielles de la locomotive. Les pieds frappent le sol assez violemment tandis que le halètement de la machine est évoqué de la voix. Le jeu s'effectue seul ou à plusieurs, en chaîne. Dans ce cas, les éléments de la suite sont censés représenter les wagons ou, mieux, plusieurs locomotives accrochées les unes aux autres.

À Montignies-sur-Sambre, lorsqu'elles sautent à la corde, les petites filles s'accompagnent parfois de chansons naïves dont l'une commence de la sorte :

*Bijou, acajou
Caramel de mon cœur
Machine à vapeur
Qui roule sur mon cœur...*

Il s'agit là d'une de ces innombrables comptines nées de la fantaisie inventive, dérivant quelque peu notre logique, des enfants, ces poètes-nés. Certains auteurs se sont intéressés à ces « rimettes » ou « formulettes », dans lesquelles ils ont vu la forme la plus gratuite et la plus spontanée du lyrisme populaire. Maurice Carême (1) en a recueilli plusieurs dizaines dont celle-ci, pareille à un haï-kai :

*Sur la grand-route du ciel
Deux trains mystérieux se croisent
Et les voyageurs se saluent.*

À côté des jeux, il y a les jouets, et chacun sait la place que le train occupe au royaume de ces derniers. Autrefois, les jouets entraient en possession des enfants grâce au « train de saint Nicolas », mais le patron des petits garçons et des petites filles sages semble avoir renoncé, aujourd'hui, au voyage par chemin de fer, empruntant de préférence l'avion et l'hélicoptère. Toutefois, le bon évêque continue à transporter, dans sa hotte, des jouets ferroviaires : trains en bois, à tirer au moyen d'une ficelle, pour les plus jeunes ; trains à usage de tirelire pour les petits épargnants ; trains mécaniques, à locomotive à ressort ou à pression, et — enfin — trains électriques, dont certains respectent leurs modèles jusqu'en leurs moindres détails. Ces trains électriques, avec véhicules pour voyageurs ou marchandises, gares, haltes, ponts, viaducs, tunnels, passages à niveau, voies de garage, signaux, caténaires, etc., constituent de véritables maquettes circulant sur des réseaux en miniature, quelquefois très étendus. S'ils amusent les enfants, ils passionnent souvent les adultes, et la chose a souvent inspiré les dessinateurs humoristiques.

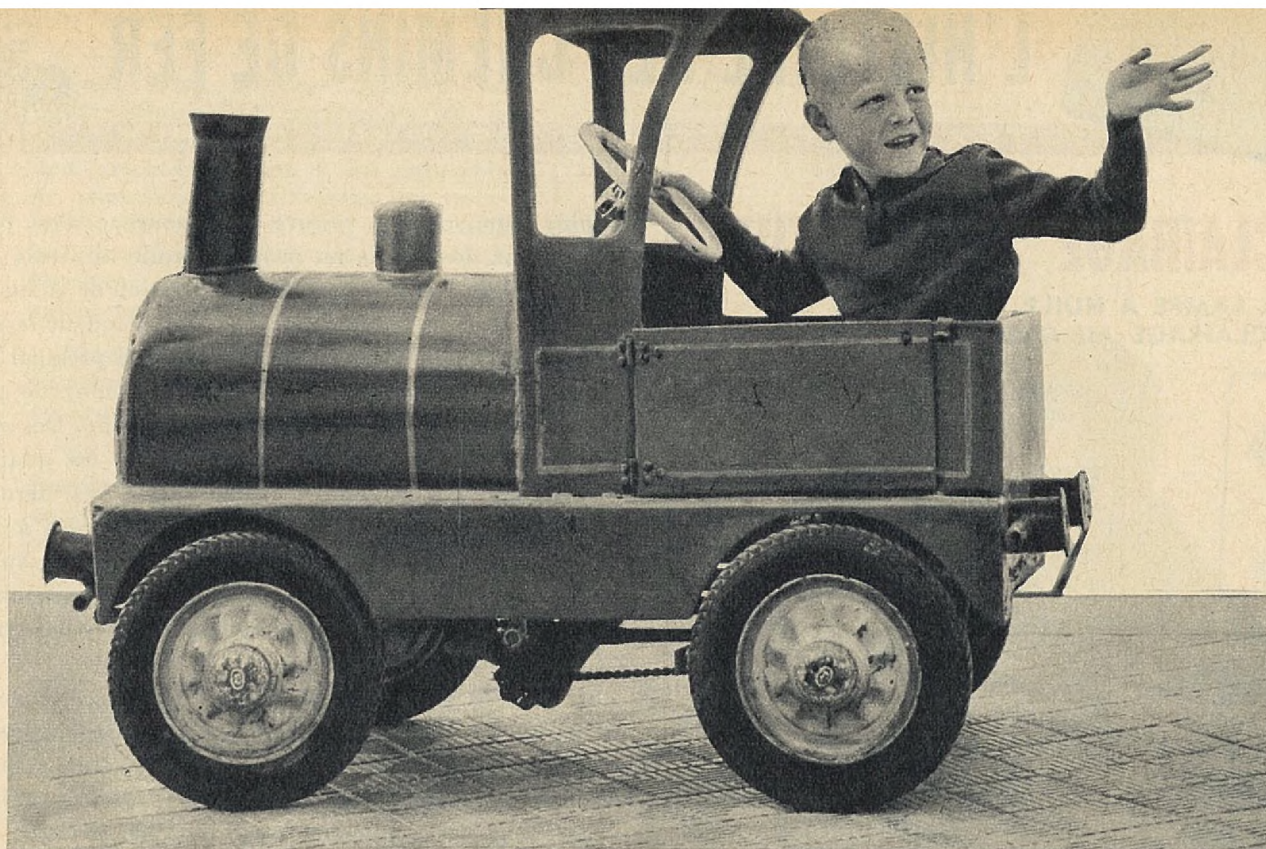
On trouve, même parmi les grands de ce monde, des amateurs acharnés du petit train électrique possédant, chez eux, d'extraordinaires circuits avec gares, aiguillages, signaux et tunnels, le tout situé dans un décor accidenté qui évoque une région alpestre. Certains organisent même des courses de locomotives miniatures. C'est ainsi que le Napoléon de l'hôtellerie française, Charles Ritz (73 ans en 1964), a rassemblé, autour de son réseau hors série, des princes et des magnats de l'industrie dont, si nous en croyons un écho publié il y a quelques mois dans la presse, le chah d'Iran, le richissime Paul Getty, le roi du pétrole Nubar Gulbenkian, la « star » Barbara Hutton, etc. Le mystérieux appartement où est installé le circuit n'est accessible qu'à quelques-uns. *Voir passer le petit train du Ritz*, disait un de ses familiers, *croyez-moi, c'est bien plus difficile que de gagner son premier milliard !* Evidemment, le plaisir de jouer au petit train électrique n'est pas l'apanage des seules personnes riches. Combien de personnes de condition sociale modeste n'y consacrent pas une partie au moins de leurs loisirs ?

Les adultes ne sont souvent que des enfants ayant oublié de ne pas grandir. Un de nos quotidiens (2) titrait un jour un de ses articles : *Un Marcinellois qui n'a pas honte de jouer avec des petits trains*. Nous en détachons ces quelques lignes : *Camille Petit, qui habite 2, rue des Cayats, à Marcinelle, a un passe-temps auquel il consacre ses loisirs et un réel talent : dans son grenier s'enchevêtre un réseau ferroviaire miniature de 88 mètres de long... quelque cent cinquante wagons qu'il a construits lui-même... Deux matériaux ont nettement sa préférence sur tous les autres : des boîtes à allumettes et des plaques de radiographie...*

Innée chez tous les hommes, la passion du jeu se conjugue, en l'occurrence, avec celle du bricolage ou, mieux, du modelisme et avec le goût d'apprendre. Appartenant à la catégorie des jouets scientifiques, le train électrique peut être autre chose qu'un moyen de divertissement. Signalons, à ce sujet, qu'il a été adopté — de préférence à la courroie transporteuse — par certains laboratoires

(1) Voir notamment *La Poésie de l'Enfance* dans le *Journal des Poètes*, 1^{re} année, n° 7, 16 mai 1931.

(2) *La Dernière Heure* du 18 janvier 1964.



spécialisés dans la recherche nucléaire, notamment à Wantage, dans le Berkshire, en Grande-Bretagne. Ce mode de transport inattendu, commandé à distance, permet de prélever sans danger des échantillons de matière radio-active à l'intérieur d'une chambre forte et de les emmener vers des appareils de contrôle de radiations.

Signalons en outre, ici, que certaines grandes personnes s'intéressent au jouet ferroviaire en tant qu'objet de collection. Afin de satisfaire leurs exigences (comme celles des enfants d'aujourd'hui qui recherchent l'illusion de la réalité bien davantage que ne le faisaient leurs devanciers), les fabriques et usines ont changé leurs techniques de production. Le jouet a gagné en exactitude ce qu'il a perdu en naïveté. D'autres collectionneurs, tournant le dos à ce qui se fait actuellement, recherchent les jouets du passé et, grâce à de vieux catalogues, peuvent dater leurs trouvailles avec exactitude et, le cas échéant, les reconstituer à la perfection. Certains de ces collectionneurs se bornent uniquement à rassembler les trains mécaniques d'autrefois dont, par exemple, les locomotives « catastrophe » fabriquées en France à partir de 1892 et considérées par eux comme de véritables petites œuvres d'art.

SUR LES CHAMPS DE FOIRE ET LES PARCS D'ATTRACTION.

Enfants et adultes trouvent leur agrément à jouer au train électrique. Il leur arrive bien souvent de se côtoyer aussi sur les champs de foire.

Dans leur ensemble, les foires d'aujourd'hui ressemblent assez bien, quoi qu'il semble, à celles d'il y a cinquante ou soixante ans. Une évolution s'est accomplie, certes. *Les tourniquets ne sont plus ceux de jadis*, écrivait déjà — en 1901 — un reporter ; *la vapeur a remplacé la rosse étique qui faisait mouvoir la machine en tournant à l'infini dans son cercle fatal ; l'électricité a chassé les quinquets à l'huile. Mais ce sont les mêmes grosses farces débitées par des pitres ; c'est la gloire des biceps proclamée dans les mêmes défis superbes.*

Les foires n'ont changé que dans le détail, étant moins romantiques et moins naïves que dans le passé. Nombre des attractions qu'elles rassemblent existaient déjà à la fin du XIX^e siècle, moins perfectionnées qu'actuellement mais illustrant toujours un même principe, obéissant à une même technique.

Il y a longtemps, par exemple, que le train est présent dans l'agitation et le bruit des fêtes foraines, sous différentes formes. L'une de celles ayant le plus de succès demeure la « montagne russe ». En 1889, la foire du Midi, à Bruxelles, comptait déjà une de ces attractions remarquées. La « montagne russe » d'alors était toutefois circulaire. Cette même foire de 1889 comptait une innovation : un « téléférique » permettant la descente vertigineuse, à l'aide d'une roulette, au long d'un fil de fer faisant office de rail et utilisant fréquemment, comme moyen d'entraînement, la crémaillère (comme les chemins de fer de montagne) et, comme surface de mouvement, le rail qui servait déjà au « galopant » à chevaux de bois et à barquettes avec baldaquin de gala, inspiré — semble-t-il — des carrousels équestres que les dragons et lanciers de Léopold II ou de Napoléon III dessinaient lors des grandes festivités patriotiques.

L'attraction de la « montagne russe » existe toujours et continue à bénéficier de l'engouement populaire. *Voici enfin, mascaret suprême de cet écoulement de clameurs, de girations et d'envols*, écrivait un journaliste en 1932 (1), *les hautes montagnes russes. Plus près de nous, en 1957, un autre journaliste notait : Dans le ciel se découpent les angles de fer des montagnes russes. Les wagonnets escaladent les rails en grinçant, péniblement. Et, tout en haut, ils hésitent, ils basculent dans le vide et tombent, vertigineusement, dans un bruit atroce de métal frotté. On a le visage fouetté, les muscles durs, le cœur entre les dents...* (2).

Il y a la « montagne russe » et, aussi, le « train fantôme » qui s'avance dans un labyrinthe en tunnel peuplé de monstres et de spectres aux yeux effrayants, la « chenille » qui glisse sur ses rails luisants et dont la grosse toile dissimule fort à propos les amourettes naissantes. Il y a les carrousels avec vélos, motos, autos, tramways, locomotives et wagons. Il y a encore les petits canons sur voie ferrée qu'il faut lancer, à la seule puissance du biceps, jusqu'à la cible située tout au sommet d'une rampe difficile ; quand la cible est atteinte, un pétard explose, saluant le triomphe du joueur qui, du coup, est le point de mire matamore du cercle des badauds.

(à suivre)

(1) Cité par Louis Quiévreux dans son *Guide de Bruxelles*, Ed. A. De Boeck, Bruxelles, nouvelle édition, sans date.

(2) Yvon Toussaint dans *La Fête continue...* dans *Le Soir* du 25 juillet 1957.