

# LE FOLKLORE FERROVIAIRE

par Joseph Delmelle

En plus des champs de foire, évoquons les parcs d'attractions permanents ou temporaires. Dans ce dernier cas, ils constituent souvent des annexes aux expositions nationales ou internationales.

Le « Luna Park » de l'exposition universelle et internationale qui s'est tenue en 1910 à Bruxelles, sur le plateau du Solbosch, comportait une « montagne russe » d'un développement considérable, appelé « chemin de fer scénique » parce qu'il permettait de découvrir les environs sous des angles inattendus. On se souvient que l'exposition de 1910 devait être ravagée par le feu. Et, du fameux « Scenic Railway » dont il vient d'être question, il ne subsista qu'un monceau de ferrailles tordues.

Nombre d'autres manifestations identiques à celle de 1910 — et il y en a eu plusieurs, dans notre pays, au cours des quelque cinquante dernières années ! — ont eu, de même, leur « chemin de fer scénique » et, aussi, leurs « petits trains », sur rails ou sur pneus, effectuant des circuits permettant aux visiteurs de parcourir sans fatigue leurs avenues et leurs allées. L'exposition de 1958, qui a donné rendez-vous à toutes les nations sur les hauteurs du Heysel, eut, comme celle de 1935, ses petits trains bariolés, qui récoltèrent beaucoup de succès et qui, par la suite, devaient voyager un peu partout dans le pays, par exemple à Jauche, en 1964, à l'occasion de festivités. L'exposition de 1958 eut, en outre, ses pousse-pousse et son télé-lift, chemin de fer aérien à cabines ovoïdes permettant de découvrir le spectacle sous un angle inhabituel. On sait que plusieurs chemins de fer aériens, télé-sièges ou téléferiques, fonctionnent en Belgique, notamment à la citadelle de Namur, à Huy, à Dinant et à la cascade de Coö. Rappelons aussi qu'un monorail fut mis en service lors de l'exposition qui se tint en 1897 à Tervueren. Il était dû à un ingénieur nommé Behr qui, spécialiste en la matière, en avait installé un, à titre expérimental, à Londres en 1866 et un autre, en 1888, sur les quelque seize kilomètres séparant Listowell de Ballybunion, en Irlande du Sud. Ce dernier servait pour le transport des voyageurs et des marchandises. Le monorail de Tervueren, dont le circuit couvrait cinq kilomètres, ne possédait qu'une seule voiture. Son constructeur espérait qu'elle pourrait effectuer son parcours à la vitesse horaire de 240 kilomètres, mais elle ne dépassa jamais les 60 kilomètres. Les frais de l'expérience, celle-ci constituant — selon un journal de l'époque — un échec mémorable, furent arrêtés assez rapidement. Ajoutons que l'unique wagon, long de 7 mètres 15 et large de 3 mètres 30, était mû par quatre moteurs électriques et reposait sur... cinq rails (chose assez curieuse pour un... monorail !) fixés l'un au sommet et les autres de part et d'autre de chevalets métalliques d'un mètre 25 de hauteur, placés tous les mètres. On assure que cent personnes pouvaient prendre place, ensemble, dans la voiture.

Les « petits trains » ne constituent pas une attraction exclusive aux grandes expositions. Plusieurs circulent régulièrement depuis des années, durant la saison estivale, dans quelques agglomérations touristiques : Knokke-Le Zoute, Namur (Citadelle), Spa, Durbuy, etc. En mai 1964, un « petit train », touristique et sonorisé, roulant sur pneumatiques et dénommé « Wolu-Via », a été mis en service à Woluwe-Saint-Lambert afin de conduire ses passagers, tous les soirs de week-end, à la découverte des monuments anciens, mis en valeur par un éclairage artistique, s'élevant dans la vallée du ruisseau appelé la Woluwe : église Saint-Lambert, châteaux, moulin à vent et moulins hydrauliques, chapelle de Marie-la-Misérable... Han, de son côté, a un chemin de fer de type vicinal, qualifié non sans raison de panoramique, qui mène du centre de la localité à l'entrée des grottes. D'autres « petits trains » roulant en circuit fermé et réservés aux enfants, contrairement aux précédents qui admettent les adultes, existent par ailleurs, ici et là, dans les limites de plaines de jeux comme celles du plateau de Mont-Fort à Dinant ou du parc Meli à Adinkerke.

## LE RAIL ET LE TEMPS.

Avant de parler de quelques autres trains, nous voudrions aborder un certain folklore ferroviaire se mêlant insidieusement à la vie quotidienne de nos populations.

*Naguère encore, écrit Roger Gillard (1), quand un chercheur d'or américain entendait, en rêve, un sifflement de locomotive, il était assuré de découvrir un filon dans le courant de la journée suivante. Aujourd'hui, rêver d'un train en marche, c'est, en certains villages d'Ardenne, signe d'importantes nouvelles ; en Provence, c'est l'avertissement de la mort d'un parent.* Et Roger Gillard ajoute, justifiant — avant la lettre — l'opportunité de notre présent petit essai : *Il est donc hors de doute que le rail a enrichi aussi le folklore du monde ; bien plus, il est hors de doute que l'on puisse mentionner un « folklore ferroviaire ».*

Nous abandonnons, aux « spécialistes » habiles à manier la clé des songes, le soin d'interpréter les rêves dans les brumes desquels des trains roulent à allure modérée ou à toute vapeur. L'interprétation des faits concrets est moins dangereuse. Dotés d'une sorte de sixième sens, les paysans de nos campagnes le savent bien et, se basant sur leurs observations et leur expérience, ne craignent pas de faire, se référant à divers éléments : hauteur du sifflement de la locomotive, par exemple, ou façon dont la vapeur se disperse dans les airs, etc., des prévisions météorologiques qui se vérifient généralement. Certains prétendent que c'est signe de pluie lorsque le sifflement du train se fait entendre très clairement, lorsque la fumée est rabattue et semble se rouler sur le sol, ou lorsque cette même fumée n'a pas de formes nettes ou qu'elle demeure serrée, épaisse et comme fibreuse, en écheveau. Quand la fumée tourbillonne rapidement, ou qu'elle monte en s'évasant largement vers le haut, ou qu'elle s'allonge horizontalement, de l'orage est à craindre. Enfin, lorsque la fumée monte verticalement, il y a des chances pour que le temps se mette au beau. Quand la fumée est sage éié droite, disait déjà l'Armonaque de Mons du brave curé Letellier, en 1853, c'est pou du bieuu temps. En se déployant dans le ciel, la vapeur ébauche alors, quelquefois, un de ces cumulus qui, lisons-nous dans le *Grand double Almanach de Liège pour l'An de Grâce 1937* édité par Casterman à Tournai, rappelle par sa blancheur et sa forme les panaches de fumée lancés par les cheminées de locomotives.

Il y a la fumée et, aussi, le bruit. Quand j'habitais Bleid, dans notre Lorraine, se rappelait Adrien de Prémoré (2), si j'entendais avec une précision complète passer, à deux kilomètres et demi, les trains de la petite ligne Virton-Arlon, je savais qu'il pleuvrait, au plus tard, le lendemain, et tout le village en était averti comme moi.

Outre la fumée et le bruit, il y a encore les feux qui, selon l'intensité de leur éclat, fournissent des indications précieuses sur l'évolution probable du temps. Si la clarté de ces feux est vive, c'est que l'air est sec et qu'il fera sans doute beau temps le lendemain. Si cette même clarté est voilée, il y a lieu de craindre la pluie, voire l'orage.

Par ailleurs, le bruit du train et le sifflet de la locomotive constituent encore fréquemment, pour les campagnards, une indication quant au moment de la journée. Avertis de la sorte, les paysans savent que l'heure du casse-croûte est arrivée ou que le gamin va bientôt rentrer de l'école. Les trains passent à heures régulières, et cette régularité permet, aux habitants et aux travailleurs des régions rurales traversées par une ligne de chemin de fer, de s'abstenir de consulter les aiguilles de la pendule ou le cadran de la montre.

L'horaire a toujours été, depuis l'établissement du réseau, une des grandes préoccupations des cheminots, et, n'ignorant pas la chose, les gens des villes se sont toujours basés sur les aiguilles des horloges ouvrant leur grand œil rond au fronton des gares ou au mur des salles d'attente. Certaines personnes en profitent pour se « remettre à l'heure ». D'autres prétendent toutefois, avec une conviction sans doute fortifiée par l'éducation familiale, que ces horloges sont toujours en avance, de quelques minutes, sur l'heure officielle qui, avant d'être celle de l'horloge parlante, fut — pour le personnel des anciens *Tramways bruxellois* tout au moins, ainsi que le stipule le règlement d'exploitation établi par cette société — celle du cadran de la Bourse de la capitale du pays. Si les hor-

(1) Ouvrage cité.

(2) Article sur *La météorologie animale* publié dans le journal *Le Soir* en date du 3 juillet 1964.

loges des gares avancent, affirment de bonne foi les personnes auxquelles nous avons fait allusion, c'est afin de permettre aux voyageurs attendus d'avoir encore la possibilité de monter dans le train avant le départ de celui-ci. Sans le savoir, ces personnes ne discernent-elles pas, à la S.N.C.B., un précieux « brevet d'amabilité » ?

Il y a, ainsi, un folklore de l'horloge issu du scrupuleux respect de l'horaire inscrit, dès l'origine, dans la conscience des cheminots. A ce sujet, qu'on nous permette de recopier une histoire, certifiée authentique, narrée par Frans Fischer aux pages de son attachant ouvrage sur le *Bruxelles d'Autrefois* (1).

Les fomentateurs de zwanze, écrivait Frans Fischer, se recrutent dans tous les milieux. Un ingénieur de grand mérite, professeur à l'Université, eut un jour la fantaisie d'en monter une de dimension à un de ses amis, chef de station d'une des gares de Bruxelles.

Il se précipita au téléphone et annonça :

— Ici l'Observatoire royal d'Uccle, service de l'heure. Nous sommes chargés par le ministre de vous communiquer chaque jour l'heure exacte sur laquelle vous réglerez toutes les pendules de la gare. Quand j'aurai compté jusqu'à douze, il sera exactement onze heures, trois minutes, vingt secondes.

— C'est très aimable à vous, dit le chef de gare, de me donner ce précieux renseignement.

Et, crédule, il mit son chronomètre à l'heure indiquée. Inutile de dire que cette heure exacte était fantaisiste et qu'elle avançait ou retardait régulièrement de deux ou trois minutes sur l'heure véritable.

Quand, un peu surpris, personnel et voyageurs faisaient observer que les horloges étaient détraquées, notre chef répondait avec une suprême assurance, en tirant sa montre de son gousset :

— N'insistez pas, voyons, j'ai l'heure officielle de l'Observatoire.

Au bout d'une huitaine, notre ingénieur facétieux jugea que sa plaisanterie avait assez duré et s'occupa d'autre chose. Mais le naïf chef de gare n'en voulut pas démordre. Il téléphona lui-même à l'Observatoire pour se plaindre de n'être plus averti. Il apprit ainsi qu'il avait été abominablement zwanzé...

## LES SAINTS PATRONS.

Le respect de l'horaire est l'une des grandes préoccupations du cheminot, qui n'est pas un homme comme les autres, ni un travailleur comme les autres. *A quoi tient cette spécificité de l'homme du rail ?* s'est demandé Daniel-Rops (2), qui a répondu immédiatement : *A rien d'autre qu'aux conditions mêmes où il exerce son métier.*

Le cheminot n'est pas un homme comme les autres, et cette réalité se reflète dans l'opinion des gens appartenant aux diverses couches de la société. Dans ses *Chants et Chantres du Rail* (3), Roger Gillard a fait allusion à une chanson américaine dont il a transcrit un couplet :

*Non, je ne marierai pas un forgeron :  
Il est toujours dans le noir.  
Je ne marierai pas un fermier :  
Il est toujours dans la saleté.  
Si jamais je me marie en ce vaste monde,  
L'épouse d'un cheminot je serai.*

Chez nous aussi, les cheminots ont bénéficié, auprès du beau sexe, d'un préjugé favorable et, quand une jeune fille envisageait de se marier avec un homme du rail, ses parents ne l'en dissuadaient généralement pas.

Le fait que nombre de métiers ont leurs représentants parmi les cheminots explique aussi que ces derniers n'ont pas qu'un seul patron mais plusieurs, tout comme les voyageurs, d'ailleurs, qui demandent leur protection à saint Julien le Pauvre, à saint Jacques, à saint Nicolas et, surtout, à saint Christophe, que l'on invoque pour être préservé de tout accident. On sait que de nombreuses médailles montrent, sur une de leurs faces, ce dernier saint qui, robe remontée jusqu'aux genoux, bâton de pèlerin dans une main et l'Enfant-Jésus sur une épaule, traverse un cours d'eau.

Saint Christophe, patron des voyageurs, est également considéré comme le patron des travailleurs des transports et fêté en cette qualité par les cheminots italiens le 25 juillet de chaque année.

(1) Edit. Labor, Bruxelles, sans date (mais durant la dernière guerre, vraisemblablement en 1942).

(2) Article Ecrit dans le *Train* publié dans *Le Soir* du 2 septembre 1961.

(3) Ouvrage cité.

Toutefois, les cheminots ont de nombreux autres patrons et patronnes dont saint Maur (qui veille sur les chaudronniers... et donc sur les travailleurs du rail puisque, à l'origine tout au moins, les locomotives étaient assimilées souvent à des chaudrons), sainte Barbe et saint Hubert (qui sont vénérés par les fondeurs), sainte Anne (protectrice des tourneurs) et d'autres dont saint Joseph — qui, obéissant aux ordres du Ciel, guida, sur le bon chemin, la Vierge et l'Enfant-Jésus ! — auquel s'adresse parfois la dévotion du machiniste : *Bon saint Joseph, céleste muletier, qui avez si heureusement réussi la traversée du désert, avec votre petite famille et la mule, protégez les nombreux passagers dont je suis responsable. Ayez l'œil sur les manettes et les leviers, les boulons et les écrous, les aiguillages et les signaux, les rails et les traverses. Bénissez cette bonne vieille machine et veillez à ce qu'elle soit en parfait état, obéissant à ma main, indifférente aux fantaisies du brouillard et de la neige. Comme elle m'est fidèle, que je le sois à Dieu, avec toutes les commandes de mon cœur obéissant à son impulsion ; faites-moi aussi énergique et sain que le vent qui s'engouffre dans ma cabine ; reconnaissant aussi pour la rude et belle vie que je mène sur les plates-formes, quand vous la gardez de ses dangers. Et si vous ne me voyez pas régulièrement à l'église, rappelez-moi que Dieu est sur le rail, et que du cent à l'heure me trouve encore dans la paume de sa main. Amen.* (1).

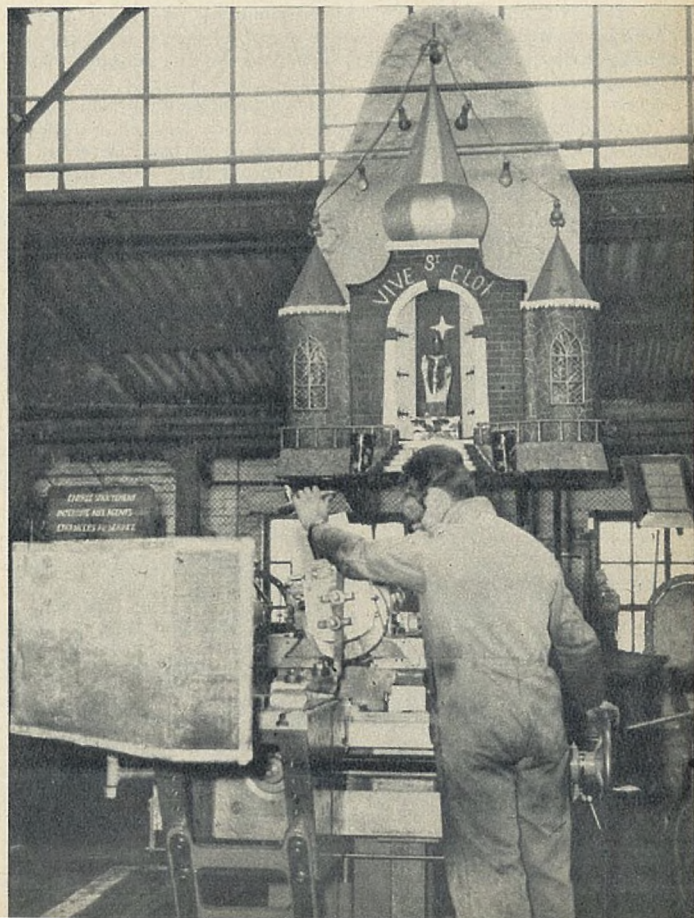
Un saint, toutefois, continue à être l'objet de la particulière vénération des cheminots — ou, plus exactement, de ceux d'entre eux travaillant dans les ateliers — et c'est saint Eloi, patron de tous les métallurgistes, de tous les ouvriers du métal.

La vie de ce saint, qui fut conseiller et ministre des finances du bon roi Dagobert, a été racontée par divers auteurs (2). Enfant, il avait déjà des goûts de bricoleur. Ayant appris l'orfèvrerie, il acquit rapidement une grande habileté dans son métier. On assure qu'il travailla pendant un certain temps comme forgeron maréchal ferrant et que c'est à l'âge de 52 ans qu'il devint prêtre. Après avoir été élu évêque de Noyon, il occupa le siège épiscopal de Tournai.

(1) *Prière du Machiniste* dans *Prières pour les Grâces d'Etat (Professional Prayers)* du Rév. Albert Gille, Ed. La Maison du Poète, Cahiers des Poètes catholiques, Dilbeek/Bruxelles, 1952.

(2) Voir *Saint-Eloi parmi nous*, brochure publiée par Fabri-métal, 1954.

*Saint Eloi, objet de la vénération des cheminots des ateliers.*



C'est le 30 novembre, dans l'après-midi, que les ouvriers du fer honorent leur patron. Une chapelle est alors dressée au centre ou dans un coin de l'atelier. La statue du saint y trône, entourée de bougies et parfois de fleurs. Mais l'hommage qui est rendu à saint Eloi est généralement plus bacchique que dévotieux. Les hommes lèvent leurs verres, trinquent, boivent et se racontent des « blagues » ou écoutent l'un des leurs évoquer, à la faveur d'une chronique fantaisiste et rimée, des faits qui se sont déroulés au cours de l'année écoulée dans l'enceinte de l'atelier. C'est de la sorte que la Saint-Eloi est célébrée à l'atelier central des chemins de fer de Gentbrugge comme à celui, par exemple, de Salzennes, où, voici quelques années, un ajusteur terminait une de ses histoires sur *Les Diezélés* par des remarques pleines d'à-propos que nous traduisons du wallon en français :

*C'est peut-être un sot qui vous le dit ;  
Il faut l'entendre du plus grand jusqu'au petit ;  
Maintenant que nous sommes le jour de Saint-Eloi,  
Il ne faut pas nous laisser avoir soif.  
Buvons quelques verres en bons copains ;  
Pour un jour, oublions peines et chagrins.  
Il y a déjà une belle hauteur du nombril jusqu'au nez  
Mais ce n'est pas pour cela qu'il faut se faire déborder.  
Mieux vaut en laisser un peu pour le lendemain  
Que d'aller attraper un bête accident...*

En plus des fêtes d'origine religieuse — mais généralement détournées, en tout ou en partie, de leur sens premier —, il y a les fêtes profanes dont celle du 1<sup>er</sup> mai, dédiée au travail et fleurie de muguet. Cette fête n'est pas propre aux cheminots. Tous ceux dont le labeur est le sort quotidien la célèbrent et des cortèges parcourent, ce jour-là, nos diverses cités. Il y a aussi, vouées au souvenir des disparus, la commémoration du 11 novembre 1918 et la Toussaint. On fleurit alors les monuments et les mémoriaux (beaucoup de ces derniers sont adossés ou apposés à un mur, dans la salle des pas perdus de nos gares) rappelant ceux qui sont tombés pour la patrie, les armes à la main.

#### FETES ET MANIFESTATIONS POPULAIRES.

Il faudrait peut-être parler des fêtes annuelles, bals et soirées, où chacun se retrouve avec plaisir, libéré des occupations professionnelles, et au cours desquels on procède parfois à l'élection de quelque jolie fille au titre de Miss Rail ou à quelque titre de même genre.

Il faudrait encore évoquer les cérémonies ponctuant presque nécessairement quelque important moment de la vie de la gare, du dépôt, de l'atelier, de la société : remise de distinctions, inaugurations, anniversaires...

C'est décoré de drapeaux et de guirlandes que s'ébranla, le 5 mai 1835, le premier convoi des chemins de fer belges. Ce train-là et les deux autres trains inauguraux transportèrent, de Bruxelles à Malines, quelque neuf cents invités. A la station de l'Allée Verte, une vaste tente, pavoisée aux couleurs nationales, avait été dressée à l'intention des personnalités. Les troupes de la garnison, rangées le long de la voie, se raidissaient aux accents des musiques militaires.

Cette première inauguration donnait le coup d'envoi à une tradition qui, débarrassée de maints détails ornementaux, s'est maintenue victorieusement jusqu'à nous.

Deux ans après la mise en exploitation de la ligne Bruxelles-Malines, on inaugura la section du chemin de fer de Gand à Termonde. D'autres liaisons avaient été ouvertes entre-temps à la circulation des trains, avec un cérémonial identique — dans ses grandes caractéristiques — à celui qui avait été orchestré le 5 mai 1835. Par la suite, nombre d'autres voies devaient être inaugurées avec le même faste rutilant et sonore.

C'est le 28 septembre 1837 que se déroula, à Gand, le baptême de la section Gand-Termonde. Une fois de plus, on avait fort bien fait les choses : drapeaux, guirlandes, banderoles, soldats de parade et musiques mêlant cuivres et tambours. Il y eut en outre, le soir, au Palais de l'Université, un grand concert dont le programme, imprimé par C. Annoot-Braeckman, Marché-aux-Grains à Gand, comportait huit numéros, dont le grand chœur de *Guillaume Tell* avec la prière du soir, musique de Rossini, chanté par la Société des Chœurs et les élèves du Conservatoire, et deux prestations de deux tout jeunes éléments, deux élèves du Conservatoire âgés, l'un et l'autre, de treize ans : J. Van Haute, exécutant du solo de cor, musique de Jean Mengal, premier cor à l'Académie royale de musique de Paris, et un nommé Heps, interprète d'un air varié pour le violon, musique de Bériot.

Il y eut encore, entre autres manifestations de même genre, l'inauguration du Paris-Constantinople ou Orient-Express. L'événement eut lieu à Paris, le 4 octobre 1883, et si nous en parlons ici, c'est parce que les invitations pour le voyage inaugural furent lancées de Bruxelles. Elles étaient libellées comme suit :

*Le Directeur Général des chemins de fer et des wagons-lits internationaux, Monsieur Georges Nagelmackers, a l'honneur d'inviter Monsieur ..... au voyage inaugural d'un nouveau type de wagon, dénommé « Orient Express », qui aura lieu au mois d'octobre.*

*Le départ de Paris est fixé pour jeudi 4 octobre, 7 h. et demie du soir, et l'arrivée à Constantinople est prévue pour lundi 8 octobre, 6 heures.*

*Messieurs les invités peuvent, selon leur choix, quitter Constantinople samedi 13 octobre à 3 heures par le même trajet qu'à l'aller, pour arriver à Paris mardi 16 octobre, à 6 heures du soir, ou bien ils peuvent participer à une caravane, organisée par la Compagnie des Wagons-Lits, qui suivra à peu près le chemin Constantinople, Andrinople, Philippoli, la Serbie, et le chemin du nouveau long parcours jusqu'à Belgrade, d'où le bateau à vapeur « Danube » ralliera les voyageurs à l'« Orient-Express » le 18 octobre à Pest.*

*Monsieur ..... voudra bien, dans sa réponse, indiquer le chemin de retour choisi et éventuellement ajouter quels sont les billets d'invitation lui manquant encore pour le voyage susmentionné.*

*Bruxelles, 1<sup>er</sup> août 1883.*

*Au départ de Paris, le dîner sera servi dans le train.*

La tradition s'est maintenue, ainsi que nous l'avons dit, mais allégée. Toutefois, les inaugurations de nouvelles lignes ont été remplacées par celles de quelque nouvelle partie électrifiée du réseau. Prête à parcourir la section qui vient d'être électrifiée, une rame, dont la motrice est ornée à l'avant de drapelets tricolores et d'un écusson au lion de Belgique, attend, avant le départ, l'épuisement de la partie initiale du programme : discours, remise de fleurs, musique et, enfin, sectionnement du ruban tricolore symbolique, tendu en travers et au-dessus des rails, par la plus haute autorité présente à l'aide de ciseaux lui ayant été présentés sur un coussin de velours par un enfant ou une jeune fille vêtue de sa plus belle robe.

De nouvelles lignes électrifiées, celles de Charleroi-Namur et de Gembloux-Jemeppe-sur-Sambre, ont été inaugurées de la sorte le 23 mai 1959, tandis que le lendemain se déroulait, à Ciney, la célébration solennelle du centième anniversaire de l'inauguration de la liaison ferroviaire Namur-Arlon ou du « railway » du Luxembourg par Léopold I<sup>er</sup>. A cette occasion, la capitale du Condroz namurois a procédé à une reconstitution historique du mémorable événement. *Sur le quai, racontait un journaliste (1), gendarmes en tenue d'apparat, musiciens en sarrau, gardes champêtres, jeunesse des écoles s'affairaient au son des cuivres et des flonflons des phalanges musicales, cependant que le bruit du canon signale l'arrivée imminente du convoi royal. Bientôt, la minuscule locomotive « Assesse », remorquant un wagon ouvert, ayant à bord les dignitaires, et la berline royale s'arrête, « monstre aux entrailles sifflantes », empanachée de vapeur ! « Brabançonne ». Le Souverain paraît d'abord, en grande tenue, salue, répond aux vivats délirants de la foule et serre la main des notabilités...*

Ajoutons que cette commémoration cinacienne s'est accompagnée d'une exposition rétrospective des chemins de fer et de la poste et qu'une autre commémoration s'est déroulée à Bruges, le 26 juillet 1963, à l'occasion du centième anniversaire de la mise en service de la ligne Bruges-Blankenberge. Le faste aimable de la capitale du Condroz n'a pas été renouvelé en cette circonstance.

\* \* \*

Dans un de ses nombreux articles sur *Le Nouveau Folklore* (2), Herman Frenay-Cid a fait observer : *Il n'y a guère plus d'un siècle que le rail a voulu supplanter la route. A présent, et grâce au moteur, la route et même les fleuves ont pris leur revanche. Encore que le chemin de fer se défende victorieusement !*

*Néanmoins, poursuivait l'éminent folkloriste liégeois, n'eût-il duré que cent ans, cela lui suffit pour se faire un riche et pittoresque folklore, lequel laissera de grandes, de profondes traces*

(1) Alex dans *Le Soir* du 26 mai 1959.

(2) L'article dont il est question ici a été publié dans *Le Soir* du 18 septembre 1954.

dans nos mœurs et coutumes, dans l'urbanisme, dans le langage aussi.

L'article d'Herman Frenay-Cid s'intitulait : *L'Adieu au Tram*. Le tramway, qui a donné naissance, lui aussi, à un attachant folklore, a incontestablement perdu beaucoup de terrain au cours de ces dernières années. Plusieurs de nos villes l'ont définitivement remplacé par des autobus.

Bien que les tramways ne nous intéressent pas spécialement ici, il nous faut cependant évoquer les manifestations populaires spontanées qui se sont produites lors de la suppression de certaines lignes de tramway. En juin 1957, lors du dernier voyage du 47, les usagers de Bruxelles/Neder-over-Heembeek se rendirent à la Bourse afin d'y prendre, le soir, l'ultime convoi. Au terminus, la voiture fut entourée, visitée, honorée comme une relique. Avant d'aller noyer leur chagrin dans quelques verres de bière, les habitants de la ligne formèrent un cortège funèbre qui circula pendant un certain temps au milieu des plaintes et des pleurs simulés. En 1958, à Genk, le dernier voyage du tramway local suscita également une réunion de masse animée par une fanfare. Fin août 1964, à Liège, la suppression des « tramways blancs » a, elle aussi, donné lieu à une sympathique manifestation officialisée par la présence du bourgmestre et de diverses autorités. Une harmonie exécuta des airs de circonstance et plusieurs discours, regrettant le temps passé, furent prononcés. En France, à Versailles, en 1957, la suppression simultanée de trois lignes de tramway avait donné lieu à une manifestation identique annoncée par des lettres de faire part parodiques. La toute dernière voiture avait été ornée comme un catafalque.

Ce qui s'est produit pour les tramways a été réédité à l'occasion, notamment, de la disparition de la ligne ferroviaire 150 Dinant-Tamames le 25 août 1962, à laquelle des autobus devaient

être substitués. Les habitants de différents villages situés sur le parcours : Falaën, Sossoye, Maredret et Ermeton-sur-Biert, ont attendu patiemment le dernier convoi et lui ont barré la route pendant un certain temps afin de le saluer et de lui rendre un pittoresque hommage. Par ailleurs, ils ont garni l'avant de la locomotive de plusieurs bouquets de fleurs enrubannés de crêpe, d'une couronne mortuaire, d'une croix et, dessinés à la craie, de deux grands yeux d'où coulaient de grosses larmes formant chapelet. La machine et les voitures, en outre, ont été garnies d'inscriptions lapidaires.

Une manifestation comme celle-là, de même que celles dont les tramways ont eu les honneurs, prouve une chose au moins : la vigueur de l'attachement de nos populations à ce rail qui, mal toléré au commencement, est parvenu à se faire apprécier et aimer en raison de son irremplaçable utilité. Chaque fois, a fait remarquer Albert Marinus évoquant les « adieux » de Neder-over-Heembeek et de Versailles aux pages de ses *Réflexions d'un Folkloriste* (9<sup>e</sup> série), il y a eu une *explosion du sentiment populaire*. Sans tradition. Ces manifestations ne relèvent-elles pas toutefois du folklore ? La tradition dans ces conditions n'apparaît-elle pas comme n'étant pas un caractère indispensable des faits folkloriques ? Il y eut de part et d'autre, sans imitation, sans filiation, une double invention, une double création. Ces exemples connus, d'autres localités ne se livreront-elles pas en de semblables circonstances aux mêmes manifestations ? Celles-ci ne prendront-elles pas dès lors un aspect traditionnel. Une tradition qui commence ?

Albert Marinus écrivait ces lignes en 1961. Depuis, les manifestations du 25 août 1962 et de la fin août 1964 n'ont-elles pas répondu par l'affirmative à la question qu'il posait *in fine* ?

(A suivre.)

Au cours des fêtes cinaciennes commémorant l'inauguration de la ligne Namur-Arlon...

