



**EDITO** : Comme il est de tradition au mois de Janvier, je vous présente tous mes vœux. Lorsque vous lirez ces lignes, nous aurons déjà partagé la galette et trinqué à cette nouvelle année. Celui et celle qui auront trouvé les fèves seront d'éphémères roi et reine en cette année. En toute amitié, pour éclairer cette nomination de circonstance, je vous donne à méditer ces citations : « il est sans comparaison plus facile de faire ce que l'on est, que d'imiter ce que l'on est pas », [Louis XIV, roi de France, 1638-1715] ; « Du sublime au ridicule, il n'y a qu'un pas », [Napoléon 1<sup>er</sup>, empereur des Français, 1769-1821] ; « Quant à flatter la foule, ô mon esprit, non pas ! Ah ! Le peuple est en haut, mais la foule est en bas » [Victor Hugo, 1802-1885].

P. PERROT

## **GROS PLAN SUR : Notre généalogie cheminote.**

Le cercle généalogique UAICF a pour objectif de préserver le patrimoine humain du chemin de fer ; De conserver la mémoire des hommes et des femmes qui ont fait le rail. C'est l'histoire sociale des cheminots qui nous intéresse : du lampiste au directeur, du serre-frein au mécanicien, du cantonnier au chef de gare, du garde barrière à l'aiguilleur ; Ce sont ces hommes et ces femmes, avec leurs multiples métiers, leurs vies rythmées par le chemin de fer, qui ont rendu possible, l'incroyable « aventure du rail ». Depuis bientôt 180 ans en Bourgogne, le chemin de fer a développé l'acheminement des biens, des personnes, et l'échange et la diffusion des idées. Sans ces « illustres ancêtres », rien n'aurait été possible. Les ateliers du Creusot ont fabriqué des milliers de kilomètres de rails qu'il a fallu poser sur tout le territoire ; 5841 locomotives sont sortis du Creusot : 4959 à vapeur (1838-1952), 769 électriques (1900-1970), et diesel (1912-1972). Ces hommes et ces femmes ont en eux une part de train, indélébile.

L'aventure continue : il y a des retraites et des embauches, des voies se ferment, d'autres se construisent. Et nous voyons de belles généalogies cheminotes qui passent de la vapeur au TGV, en écrivant, anonymes, l'évolution incessante du chemin de fer.

La section généalogie UAICF de Dijon participe à la préservation de ce patrimoine humain, par son travail sur le recensement des cheminots en Côte d'Or en 1911 qui ambitionne de devenir une base de donnée sur les cheminots et leurs familles, qui ont travaillé ou vécu en Côte d'Or depuis la création du chemin de fer. Vous pouvez venir nous rejoindre pour participer à ce devoir de mémoire envers nos « grands anciens ».

P.PERROT

## **SOMMAIRE**

### **Page 1 :**

- Edito
- Gros plan sur ...Notre généalogie cheminote...

### **Page 2 :**

- Projets
- Quand Emile ZOLA s'intéressait au chemin de fer : « la Bête Humaine ».

### **Page 3 :**

- Noms de lieux
- Un petit lexique des métiers d'antan.
- Connaissez-vous le docteur REMY ?

### **Page 4 :**

- Le choix de notre comité de lecture
- L'écho des sections UAICF
- Liste des prénoms les plus attribués au XX<sup>e</sup> siècle.

### **Supplément**

- Une jeune demoiselle... de 70 ans ! La S.N.C.F.

## **PROJETS :**

**Dijon :** les relevés de patronymes cheminots déjà effectués sont complétés au fur et mesure par nos recherches. Nous recherchons les dates de naissance exactes en Côte d'or sur les tables décennales qui sont sur Internet puis nous recherchons les actes concernés ; cela nous permet de trouver également les parents, de compléter par la date de mariage, de remariage éventuel et de décès. Les bénévoles de la section pour le travail aux archives sont les bienvenus.

**Besançon :** les relevés de recensements continuent, les membres de la section espèrent vous convier à l'exposition de leurs travaux dans le premier semestre 2008.

### ***Quand Emile ZOLA s'intéressait au monde du Chemin de Fer : « la Bête Humaine »***

Dans « la bête humaine », Emile ZOLA se livre à une description du monde des chemins de fer ; il sert de trame à un sujet sur l'âme humaine face au démon du crime. Nous pouvons y découvrir des descriptions ferroviaires documentées. L'auteur a beaucoup lu l'ouvrage de Pol Lefèvre, ingénieur des chemins de fer et sous-directeur de la Compagnie de l'Ouest, il a même effectué un voyage aux côtés des mécaniciens le 15 Avril 1889, pour noter les détails techniques et juger les impressions du conducteur ; l'ouvrage bien documenté donne une description méticuleuse des chemins de fer, de l'ambiance des gares, de la vie de leurs habitants, c'est rigoureux, presque médical, sans parti pris. Avant de relire cet ouvrage, jugez-en avec cet extrait :

*« Jacques, en la quittant, après être allé chez lui remettre ses vêtements de travail, s'était rendu tout de suite au Dépôt, où il n'arrivait d'ordinaire qu'une demi-heure avant le départ de sa machine. Il avait fini par se reposer sur Pecqueux des soins de visite, bien que le chauffeur fût ivre deux fois sur trois. Mais, ce jour-là, dans l'émotion tendre où il était, un scrupule inconscient venait de l'envahir, il voulait s'assurer par lui-même du bon fonctionnement de toutes les pièces ; d'autant plus que, le matin, en venant du Havre, il croyait s'être aperçu d'une dépense de force plus grande pour un travail moindre.*

*Dans un vaste hangar fermé, noir de charbon, et que de hautes fenêtres poussiéreuses éclairaient, parmi les autres machines au repos, celle de Jacques se trouvait déjà en tête d'une voie, destinée à partir la première. Un chauffeur du Dépôt venait de charger le foyer, des escarbilles rouges tombaient dessous, dans la fosse à piquer le feu. C'était une de ces machines d'express, à deux essieux couplés, d'une élégance fine et géante, avec ses grandes roues légères réunies par des bras d'acier, son poitrail large, ses reins allongés et puissants, toute cette logique et toute cette certitude qui font la beauté souveraine des êtres de métal, la précision dans la force. Ainsi que les autres machines de la Compagnie de l'Ouest, en dehors du numéro qui la désignait, elle portait le nom d'une gare, celui de Lison, une station du Cotentin. Mais Jacques, par tendresse, en avait fait un nom de femme, la Lison, comme il disait, avec une douceur caressante.*

*Et, c'était vrai, il l'aimait d'amour, sa machine, depuis quatre ans qu'il la conduisait. Il en avait mené d'autres, des dociles et des rétives, des courageuses et des fainéantes ; il n'ignorait point que chacune avait son caractère, que beaucoup ne valaient pas grand-chose, comme on dit des femmes de chair et d'os ; de sorte que, s'il l'aimait celle-là, c'était en vérité qu'elle avait des qualités rares de brave femme. Elle était douce, obéissante, facile au démarrage, d'une marche régulière et continue, grâce à sa bonne vaporisation. On prétendait que si elle démarrait avec tant d'aisance, cela provenait de l'excellent bandage des roues et surtout du réglage parfait des tiroirs ; de même que, si elle vaporisait beaucoup avec peu de combustible, on mettait cela sur la qualité du cuivre des tubes et de la disposition heureuse de la chaudière. Mais lui savait qu'il y avait autre chose, car d'autres machines, identiquement construites, montées avec le même soin, ne montraient aucune de ses qualités. Il y avait l'âme, le mystère de la fabrication, ce quelque chose que le hasard du martelage ajoute au métal, que le tour de main de l'ouvrier monteur donne aux pièces : la personnalité de la machine, la vie. »*

## NOMS DE LIEUX :

**CONCOEUR et CORBOIN (188), canton de Nuits saint Georges : Concoeur** est attesté en 1391, sous la forme **conqueux** où l'on voit généralement le mot français « **conque** », par suite du cirque rocheux où se trouve le village. **Corboin** est plus ancien : en 886, (*in villa*) **Carboin** ou l'on voit l'ancienne « **cortis baudini** », -domaine de Baudin- de **cortis**, (domaine, ferme) suivi du nom du propriétaire.

Cf. : les noms de lieux de Bourgogne, la Côte d'or, Gérard TAVERDET, 1894, CRDP n° ISBN 2-86621-050-6

## UN PETIT LEXIQUE DES METIERS D'ANTAN

**Allumeur, allumeuse de réverbères** : personne chargée du fonctionnement des appareils de l'éclairage public. Pour allumer et éteindre le lampadaire, il utilisait une perche munie à son extrémité d'un crochet et d'un lamperon à huile. Ce travail nécessitait d'être adroit, il obligeait également à traîner les rues à l'heure où les braves gens ne pensaient qu'à s'enfermer chez eux.

**Bardou** : peut-être la déformation dialectale de « bardot » : mulet de somme. Jeune domestique, gamin à tout faire qui, dans les fermes du Perche vendômois, était affecté aux besognes subalternes. Le bardou aidait le vacher à curer les étables, le charretier à renouveler les litières, l'asonnier à garder les oies et les dindons. Il s'éreintait à tirer l'eau du puits et soulageait la bonne dans les tâches ménagères.

**Cabrettaire** : de cabrette, forme patoisante de chevrette. En Auvergne, ménétrier qui jouait de la cabrette, une cornemuse fabriquée autrefois dans une peau de chèvre. C'était rarement un métier à plein temps plutôt un passe-temps de veillée, d'assemblée ou de mariage.

**Drillier** : de l'ancien français « drille » : guenille. Ancien surnom des chiffonniers. Un « joyeux drille » désignait un individu enjoué et insouciant, souvent mal fagoté, plus enclin à faire ribote qu'à s'échiner au travail.

Cf. : La France en héritage par Gérard BOUTET

## Connaissez-vous le docteur Rémy ?

Claude, Albert REMY est né à Plombières les Dijon le 5 Novembre 1848. Son père, Hippolyte REMY était médecin ainsi que son grand-père et arrière-grand-père. Il fit la campagne de 1870-1871 comme chirurgien aide major dans l'ambulance de la Côte d'Or du docteur DUGAST. De caractère abrupt et très anticonformiste, il invente en 1901 le **Diploscope**, appareil servant à traiter le strabisme. Si aujourd'hui on a plutôt recours à la chirurgie, les techniques de rééducation mises au point par REMY sont cependant toujours d'actualité. Son cabinet était situé en face de la gare de Dijon dans la rue qui porte actuellement son nom et on y accédait par une sorte d'échelle en fer qui était ensuite remontée.

Il devint en 1908 le premier titulaire du poste d'ophtalmologiste des agents du PLM. A ce titre, il se rendait régulièrement à Paris pour des consultations et des réunions. Au retour, comme le train ne s'arrêtait pas à Plombières les Dijon où il habitait, il sautait en marche sous l'œil bienveillant des cheminots. Dans les gares où le train s'arrêtait, il donnait des consultations sur le quai ou faisait des démonstrations de son diploscope. On pourrait raconter des tas d'autres anecdotes le concernant. Très généreux, il demandait rarement des honoraires et préférait être payé en bouteille de bon vin. Le docteur REMY mourut presque oublié le 4 mai 1925 à Plombières les Dijon où l'on peut voir sa tombe au cimetière.

Sources :

- Etat-civil ;
- **A. Brunerie**, Remy et le diploscope dans « les cahiers de l'histoire de la médecine » ;
- **René Soichot**, Albert Remy, un médecin dijonnais inventeur du diploscope, sa vie, son œuvre dans « les mémoires de l'Académie des Sciences, Arts et Belles Lettres de Dijon », tome 127 ;
- **Jean-François Bazin**, Le tout Dijon ;
- Délibération du Conseil municipal du 20 août 1929.

(Article rédigé par Jean-Louis PONNAVOY)

## **LE CHOIX DE NOTRE COMITE DE LECTURE :**

**La France en héritage**, dictionnaire encyclopédique des métiers, coutumes et vie quotidienne de la société paysanne entre 1850 et 1970, Gérard BOUTET, éditions PERRIN (45 €). Cet ouvrage a été acheté par le club et peut être consulté par les membres de l'association comme le reste de notre bibliothèque.

**Les 10 000 plus beaux prénoms rares**, pour guider dans le choix d'un prénom original ou retrouver celui d'un ancêtre... Les prénoms les plus rares, l'origine, la signification, les variantes et dérivés. De Léo JOUNIAUX, éditions Leduc, (464 pages, 12,90€).

**Les femmes au quotidien de 1750 à nos jours**, par Marie-Odile MERGNAC, éditions Archives et Culture, (142 pages, 22,50€). Parce que nos aïeules ne portaient pas sous Louis XIV une perruque haute poudrée, ce livre parle des femmes et pas seulement de celles qui ont laissé des écrits !

**Normes juridiques et pratiques judiciaires du Moyen Age à l'époque contemporaine**, sous la direction de Benoît GARNOT, éditions EUD, (452 pages, 23€). Dans cet ouvrage qui couvre une très longue période et un vaste espace géographique – France, Europe et Amérique-, on donne des exemples d'écarts entre les normes juridiques –lois ou coutumes et les pratiques judiciaires.

**Les soldats d'Empire au quotidien**, un ouvrage où l'on évoque le quotidien des soldats ; on trouve des différences de mode de vie selon les campagnes et selon le corps d'appartenance. Tout ce qui a pu toucher de près l'un de vos aïeux. Par Jean-Pierre MIR, éditions Archives et Culture, (160 pages, 25€).

## **L'écho des sections UAICF de DIJON :**

**U.A.I.C.F. DIJON : 1<sup>er</sup> Février 2008 Assemblée Générale à 18h, LA MAISON à Fontaine d'Ouche**

**Harmonie des Cheminots : 19 Février, Assemblée Générale.**

**15 Mars, concert à Norges avec l'harmonie de Marsannay la Côte, invitée.**

## **LISTE DES PRENOMS LES PLUS ATTRIBUES AU XX<sup>e</sup> SIECLE**

<b>FEMININS</b>	<b>MASCULINS</b>
MARIE (1900/1909)	LOUIS (1990/1909)
JEANNE (1910/1929)	JEAN (1910/1939)
JEANNINE (1930/1934)	MICHEL (1940/1954)
MONIQUE (1935/1944)	PATRICK (1955/1959)
DANIELLE (1945/1949)	PHILIPPE (1960/1964)
MARTINE (1950/1959)	CHRISTOPHE (1965/1969)
SYLVIE (1960/1964)	STEPHANE (1970/1974)
NATHALIE (1965/1974)	SEBASTIEN (1975/1979)
STEPHANIE (1975/1979)	NICOLAS (1980/1984)
AURELIE (1980/1984)	JULIEN (1985/1989)
ELODIE (1985/1989)	KEVIN (1990/1995)
MARINE (1990/1992)	
LAURA (1993/1995)	

*Pour les personnes ayant éventuellement des ascendants faisant partie des enfants abandonnés et ayant été élevés dans le Morvan, Alligny en Morvan ouvrira en 2008 un Musée consacré aux enfants abandonnés et aux nourrices morvandelles montées à la capitale.*

**Les renseignements des deux encarts ci-dessus ont été relevés par Mme Denise GIBOURG.**

Vous pouvez nous contacter : NOM .....Prénom.....

Adresse.....

actif       retraité       ayant droit

Bulletin à adresser à UAICF Dijon, section généalogie, 12 rue de l'Arquebuse 21000 Dijon



## **UNE JEUNE DEMOISELLE ... DE 70 ANS ! LA S.N.C.F.**

C'est en janvier 1938 que naît la SNCF, de la fusion de cinq compagnies privées (PLM, Compagnie de l'Est, Compagnie du Nord, Paris Ouest, Compagnie du midi) et de deux réseaux d'Etat (chemins de fer de l'Etat et chemins de fer d'Alsace-Lorraine). (Cette hétérogénéité explique les coutumes sociales différentes d'un ex-réseau à l'autre !)

La présidence et la Direction Générale de la nouvelle SNCF s'installent dans les locaux du PLM, au 88 rue Saint Lazare. [Le PLM est la plus importante compagnie privée ferroviaire européenne avant 1914, tant par son capital et ses effectifs que par son réseau.

La SNCF a hérité des différentes compagnies la culture de l'autonomie technologique, la Direction du Matériel conçoit les nouveaux matériels et les commande aux constructeurs.

Surviennent alors les grandes grèves de 1920 qui montrent le début d'un esprit de corps avec une importante mobilisation. Elles seront l'objet d'une répression féroce et de très nombreuses révocations suivront. Une des principales revendications de ce conflit était la nationalisation des chemins de fer. L'épilogue aura lieu en 1936 avec la victoire du Front Populaire qui réintègrera certains des révoqués de 1920 et créera en janvier 1938 la SNCF avec l'Etat actionnaire majoritaire.

La guerre de 1939-1945 va forger l'unité de la SNCF qui est au départ utilisée dans les transports de « l'arrière » : trains de mobilisés, trains de ravitaillement des armées, puis trains bondés de l'exode de 1940 ; Puis, le chemin de fer accompagne tous les mouvements de population qui vont caractériser la seconde guerre mondiale : prisonniers de guerre, réfugiés, réquisitionnés du travail obligatoire et le pire, déportés. Pendant cette période d'occupation, les autorités allemandes utilisent largement les chemins de fer français pour les mouvements d'hommes et de matériel. Les attaques contre les trains deviennent de plus en plus fréquentes quand on se rapproche du débarquement allié de juin 1944. Les mouvements de résistance intérieure, auxquels les cheminots prennent une part très importante, parviennent à paralyser en partie l'activité ferroviaire.

Après la « bataille du rail », il faut faire face au défi de la reconstruction. De nouveaux matériels (141 R, BB 8100) et des installations plus efficaces (PRS) sont mises en service. Les retombées sociales en terme d'effectifs de « l'américanisation » de la traction, entraîne une guerre syndicale avec la CGT en 1947.

L'Etat impose une période d'austérité, de recherche d'économies et dégraissage des effectifs. Une hausse du trafic importante va malgré tout bénéficier aux moyens humains et techniques en place. Les ingénieurs s'emploient à confirmer l'excellence technologique de la SNCF : 1955, record mondial à 331km/h par les CC 7107 et BB 9004. Le choix et la diversité de l'électrification conduit à rationaliser les équipements : moins de sous-stations, caténaire allégée. La SNCF est à la fois le transporteur privilégié des mines de fer et de la sidérurgie lorraine, des houillères et de la sidérurgie du Pas de Calais [avec ses machines BB et CC, « crocodile » ou « fer à repasser »], mais aussi à la pointe de la modernité avec le Mistral qui emmène les voyageurs à 150km/h et la nouvelle liaison TEE (trans-europe-express) qui relie Lyon à Milan. L'entreprise voit croître ses trafics voyageurs grandes lignes et marchandises alors que parallèlement ses parts de marché décroissent. La nouvelle présidence, en 1966, chargée de coordonner les relations rail-route, livre un combat inégal entre un rail ligoté par son statut et une route libérale (favorisée par l'éloge du transport individuel, devenu meilleur marché pour les nouvelles générations qui se sont équipés nombreuses en automobiles). Les liaisons courte distance enregistrent une fréquentation moindre ce qui engendre des fermetures de dessertes et de gares rurales.

La convention de 1937 est révisée en 1969 puis en 1971 et donne une liberté de gestion commerciale sur les grandes lignes et les marchandises. On assiste à l'essor du pôle commercial, à l'origine de la naissance des voitures Corail. Le renouveau du rail français commence en 1970 par la desserte de la banlieue parisienne avec la mise en service du premier maillon de la future ligne A du RER. Puis en 1972-1973, la décentralisation des responsabilités de commandement

préside à la création de 25 régions SNCF. On assiste à la naissance d'un service de la recherche pluridisciplinaire chargé de concevoir les armes d'une stratégie à long terme destinée à contrer la concurrence des liaisons intérieures autoroutières et aériennes. Une équipe explore l'intérêt d'une ligne à très grande vitesse (300km/h) reliant Paris au Sud-Est de la France. Suivant le principe de la construction des autoroutes, l'infrastructure privilégie le tracé le plus rectiligne possible, dédié au Train à Grande Vitesse (TGV) mais relié au réseau classique ; il est prévu également la construction de gares intermédiaires en rase campagne, des rames articulées indéformables de capacité limitée mais jumelables, une fréquence élevée, des réservations obligatoires et une exploitation centrée sur Paris : un « métro » entre capitale et métropoles régionales !

Les chocs pétroliers de 1973 et 1974 mettent à mal l'hégémonie du transport routier et permettent d'inverser la tendance dans tous les domaines d'application du chemin de fer. Puis la crise des charbonnages et le second choc pétrolier de 1979 accélère le bouleversement profond du tissu industriel français et affecte profondément le transport fret de la SNCF. Heureusement, côté voyageurs, on note un accroissement notable du trafic banlieue grâce à la création de « pôles banlieue » dans les grandes gares parisiennes et au développement du RER avec un matériel roulant de grande capacité à deux niveaux (exploitation massive et coûteuse pour la SNCF).

En 1981, le début d'exploitation du TGV rencontre un succès évident (le plein rendement économique sera atteint en deux ans, avec l'ouverture du tronçon nord). La SNCF a subi entre-temps une modification de son statut juridique ; L'arrivée du gouvernement de gauche au pouvoir lui a évité l'application du rapport Guillaumot de 1978 qui préconisait la libéralisation des transports ferroviaires. Le TGV continue sa révolution et confirme son succès : ligne Atlantique, TGV Nord et tunnel sous la Manche, connexion à la ligne à grande vitesse belge, le maillage du TGV devient européen. Le RER s'est enrichi de plusieurs lignes nouvelles pour mieux desservir les banlieues parisiennes. En 1993, SOCRATE incite le client à remplir au mieux les TGV : ceux des heures creuses, moins onéreux, comme ceux bien garnis de pointe horaire, TGV affaires. En 1994, la SNCF s'affranchit par décret du tarif kilométrique au profit du tarif commercial ajusté en fonction de l'offre et des tarifs de la concurrence : c'est une véritable « révolution culturelle ». Le développement des TER assure des dessertes régionales de qualité. Deux conflits sociaux en 1987 et 1995 montrent la capacité importante de mobilisation et la cohésion du monde cheminot.

La « TGV mania » des Régions entraîne un endettement colossal de la SNCF (imputable pour moitié aux infrastructures) et précipite une modification en profondeur du statut avec la création en 1997 de RFF Réseau Ferré de France qui assurera la gestion de l'infrastructure en préservant à la SNCF les compétences d'entretien et en la soulageant de sa dette. La SNCF a alors un nouveau style, rajeunie, mais démembrée : externalisation et filialisation de services et activités, vente de « bijoux de famille », démantèlement ininterrompu de l'entreprise ; Les gares deviennent centres de profit, le fret s'ouvre au privé suite à l'application de directives européennes. Le partenariat avec les Régions pour le TER s'accroît avec les obligations de la « régularité. Le TGV continue son expansion avec l'inauguration de la ligne Paris –Strasbourg à l'été 2007 et la mise en chantier à pas forcé de la branche Est, entre Besançon et Dijon.

Aujourd'hui, la SNCF a une expansion continue avec le TGV qui roule bien au-delà des LGV et est ancré dans la « tradition SNCF », les liaisons TER sont un créneau encouragé par les régions, les différents remaniements du service fret et marchandises n'ont pas permis de trouver l'équilibre et l'ouverture de ce secteur à la concurrence porte de violents coups à la SNCF dans ce domaine. L'entreprise doit, comme elle l'a toujours fait, trouver l'innovation et l'énergie pour permettre à ce secteur de trouver un nouveau dynamisme et sa juste place sur ce marché.

Aujourd'hui, les cheminots se mobilisent devant la remise en cause de leur statut hérité pour leur régime de retraite de la loi Barthou du 21 juillet 1909 et conforté lors de la nationalisation par le Front Populaire le 1<sup>er</sup> janvier 1937. Ils montrent encore aujourd'hui un « esprit de corps » et une « cohésion sociale » forte qui mérite le respect ; cela agace fortement les tenants de l'économie libérale représentés par les vainqueurs de l'élection de mai 2007 ; cela explique l'accélération des atteintes au statut des cheminots à pas de charge. Les négociations tripartites ouvertes à l'automne 2007 entre la SNCF, l'Etat et les syndicats cheminots visent à entraîner des modifications radicales de ce statut. Le premier trimestre 2008 sera primordial dans l'avenir des hommes et des femmes qui font et feront demain la SNCF.

Patricia PERROT

Documentation : La vie du rail magazine, les 70ans de la SNCF, n° 3134 du 19 décembre 2007 ; BOURGOGNE , hors série mars 2003 , l'aventure du rail ; Un siècle en train, Editions la vie du rail et des transports ;