



EDITO : Bien sûr, j'ai passé l'âge, mais si je faisais une jolie lettre au Père Noël, cela pourrait commencer par : « cher père Noël, j'ai été très, très sage cette année et je serai très contente si tu pouvais m'apporter au pied du sapin...(et là on trouverait une liste d'un nombre incalculable de choses qui me feraient plaisir) » et je terminerais ainsi : « j'ai pensé à te préparer un bon verre de vin de Bourgogne et une tranche de pain d'épices, également des carottes et de la salade pour tes rennes et des chocolats pour tes lutins ». A vous de rédiger vos lettres au père Noël car pour ce qui est de saint Nicolas je crois bien qu'on n'est pas sur sa liste ou alors il est comme Dagobert, il a mis... ses lunettes à l'envers !
P. PERROT

GROS PLAN SUR : Le calendrier fait la fête !

Les premiers calendriers datent des Babyloniens et des Egyptiens ; ils étaient basés sur le cycle lunaire de 29 jours et demi. Les mois commençaient à la pleine lune et comptaient alternativement 29 et 30 jours. Puis il y eût le calendrier solaire. Les Romains utilisèrent un calendrier de 10 mois lunaires, dit de Romulus, auquel nous devons le nom de nos mois. Plus tard, le roi Numa Pompilius ajouta 2 mois ce qui fit une année de 355 jours. Les prêtres ajustaient de temps en temps le calendrier afin de récupérer les écarts avec l'année solaire ; cette situation confuse fût réformée par Jules César en 45 av. J.C. sur les conseils de l'astronome grec d'Alexandrie, Sosigènes. Le nouveau calendrier, dit calendrier Julien, totalement indépendant de la lune, comptait des mois de 30 ou 31 jours et des années bissextiles, comme le calendrier actuel. Il restait juste 1 jour à retrancher tous les 128 ans pour qu'il soit accordé sur le soleil. En 1582, le pape Grégoire XIII décida de retrancher d'un seul coup les 10 jours accumulés depuis l'époque romaine *-en une nuit on passa du jeudi 4 au vendredi 15 octobre 1582-*, et que désormais on compterait comme normales 3 années bissextiles tous les 4 siècles, celles débutant chaque siècle sauf celles divisibles par 400. Le calendrier grégorien a une excellente précision : 1 jour de décalage par 3 000 ans. C'est celui qui est en usage dans les pays occidentaux. La fête d'**Halloween**, le 31 octobre, correspond à une ancienne fête celtique en Angleterre et en Irlande ; pour les Celtes et les Anglo-Saxons, c'était la veille de la nouvelle année, les troupeaux revenaient de leur pâturages, on faisait un grand feu sur la colline pour chasser les mauvais esprits (les esprits des morts revisitaient leurs maisons ce jour-là, cela avait un caractère sinistre avec ses fantômes, sorcières, diabolotins, chats noirs etc.). Plus tard, la tradition païenne fût remplacée par la fête chrétienne de la veille de la Toussaint avant de redevenir une fête laïque par le biais des émigrants irlandais aux Etats-Unis. « L'invention » de **Noël** date de l'an 354, lorsque le pape Liberus transforma l'adoration du dieu Mithra (le soleil), vénéré pour le solstice d'hiver sous la forme d'un nouveau-né, en le remplaçant par la naissance de Jésus dont la date n'était pas précisément connue et qu'il fixa au 25 décembre. Le roi Charles IX fixa le début de l'année au **1^{er} janvier**, par un édit en 1564. Il suivait en cela la proposition de Deny le Petit, écrivain ecclésiastique, retenue par l'Eglise dès 532.
P.PERROT

SOMMAIRE

Page 1 :

- Edito
- Gros plan sur ...Le calendrier fait la fête !.

Page 2 :

- Projets
- Pour ou contre la colonisation, un débat d'actualité en ...1885 !

Page 3 :

- Noms de lieux
- Un petit lexique du patois bourguignon
- Pourquoi y a-t-il tant de Hoareau à la Réunion ? Comment s'est construit le créole ?

Page 4 :

- Le choix de notre comité de lecture
- L'écho des sections UAICF
- Quelques anniversaires en 2007
- Supplément**
- Les premiers chemins de fer et le transport de voyageurs.
Naissance du chemin de fer en Bourgogne

PROJETS :

Dijon : afin de compléter les renseignements recueillis sur les recensements, nous avons entrepris de rechercher les actes de naissance de tous les cheminots nés en Côte d'Or ; nous communiquerons ces résultats aux archives de Béziers en leur demandant si il existe un dossier déposé chez eux aux noms indiqués. La réalisation de panneaux sera discutée lors d'une prochaine réunion de section.

Besançon : préparation d'une exposition des travaux de recensements de la section pour la fin de l'année 2007.

Pour ou contre la colonisation, un débat d'actualité en 1885 !

Vers 1850, les colonies sont encore peu nombreuses et seul le Royaume-Uni possède alors un empire colonial de grande taille. Les économistes libéraux sont peu favorables à la colonisation, que l'on accuse de coûter plus cher qu'elle ne rapporte. Le redémarrage des conquêtes coloniales après 1870 entraîne un débat parmi les opinions publiques européennes. Ces dernières se rallient majoritairement aux conquêtes coloniales à partir des années 1890. Des groupes de pression (en France, le « parti colonial ») rassemblent des députés de tous les partis, des industriels, des membres de l'Eglise pour appuyer le développement des empires coloniaux. Pour Jules Ferry, chef du gouvernement, une colonie, c'est d'abord un débouché.

« Les races supérieures ont un droit vis-à-vis des races inférieures. Je dis qu'il y a pour elles un droit parce qu'il y a un devoir pour elles. Elles ont le devoir de civiliser les races inférieures.[...] Rayonner sans agir, sans se mêler aux affaires du monde, en se tenant à l'écart de toutes les combinaisons européennes, en regardant comme un piège, comme une aventure toute expansion vers l'Afrique ou vers l'Orient, vivre de cette sorte, pour une grande nation, croyez-le bien, c'est abdiquer, et, dans un temps plus court que vous ne pouvez le croire, c'est descendre du premier rang au troisième et au quatrième [...]. Il faut que notre pays se mette en mesure de faire ce que font les autres, et, puisque la politique d'expansion coloniale est le mobile général qui emporte, à l'heure qu'il est, toutes les puissances européennes, il faut qu'il en prenne son parti [...]. Jules Ferry, 28 Juillet 1885.

« Races inférieures, races supérieures, c'est bientôt dit. Pour ma part, j'en rabats singulièrement depuis que j'ai vu des savants allemands démontrer scientifiquement que la France devait être vaincue dans la guerre franco-allemande parce que le Français est d'une race inférieure à l'Allemand. Depuis ce temps, je l'avoue, j'y regarde à deux fois avant de me retourner vers un homme et vers une civilisation et de prononcer : homme ou race inférieure. [...] N'essayons pas de revêtir la violence du mot hypocrite de « civilisation ». Ne parlons pas de « droit » et de « devoir ». La conquête que vous préconisez, c'est l'abus pur et simple de la force que donne la civilisation scientifique sur les civilisations rudimentaires, pour s'approprier l'homme, le torturer, en extraire toute la force qui est en lui au profit des prétendus civilisateurs. Ce n'est pas le droit, c'en est la négation [...]. Clemenceau, 30 juillet 1885.

Les colonies ont joué un rôle important lors de la guerre de 1914-1918, en fournissant aux puissances alliées des matières premières, des denrées alimentaires et surtout des hommes. 587 000 Nord-africains et Noirs ont combattu dans l'armée française ; 950 000 Indiens, 600 000 Canadiens, 450 000 Australiens et des Néo-Zélandais dans l'armée britannique. Des Indochinois sont venus travailler en France dans les usines d'armement. Après 1918, des mouvements cherchent à obtenir l'autonomie et des révoltes éclatent. En Europe, de nombreuses voix dénoncent la domination coloniale (dirigeants communistes, intellectuels, Eglise). Dans les années 1930, les empires coloniaux connaissent leur extension maximale, l'heure de l'expansion est passée. Aux condamnations de la SDN (société des Nations, « balbutiant ancêtre » de l'ONU) s'ajoutent les critiques des Etats-Unis et du Japon.

« La dernière guerre, qui n'était pas faite dans l'intérêt des colonies, fut cependant conduite avec l'aide des colonies. Les populations coloniales furent mêlées à la guerre européenne à un degré encore jamais atteint [...]. Pourquoi ? Pour avoir le droit de rester les esclaves de la France et de l'Angleterre ! [...]

L'émancipation des colonies est possible seulement en liaison avec l'émancipation de la classe laborieuse métropolitaine. [...]. Esclaves coloniaux d'Afrique et d'Asie, l'heure de la dictature prolétarienne en Europe sera aussi l'heure de votre libération ! Léon Trotski, au premier congrès de la III^e

Internationale ? 1919.

NOMS DE LIEUX :

EPOISSES, (247), canton de Semur : Nom sans problème ; au VIIe siècle, Spissia ; le latin SPISSUS (français « épais ») prend au féminin le sens de « forêt épaisse » ; c'est ce sens que nous avons encore aujourd'hui dans de très nombreux toponymes.

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

UN PETIT LEXIQUE DU PATOIS BOURGUIGNON

| Français | Patois bourguignon | Français | Patois bourguignon |
|-----------------|----------------------|------------------|--------------------|
| armoire | garderobe, ormoire | battoir | tapou |
| caisse à laver | cabasson | cellier | caboulot |
| chaise | cheire | cheminée | chuinée |
| couverture | couverte | cuisinière | forniau |
| drap (grossier) | fleurier | édredon | coutre |
| escaliers | escaiers | faire la lessive | buer |
| fourneau | forniau | grenier | gueurnier |
| habit | hébit | lit | portefeuiye |
| maison | maïon | oreiller | coutrotte |
| porte | peurte | seau | siau |
| taie d'oreiller | coutre, flune | table | tabe |
| traversin | coussin | vaisselle | aisements |



Pourquoi y a t'il tant de HOAREAU et HOARAU à la REUNION ?

René HOAREAU, né à Boulogne sur Mer, est venu s'installer à la Réunion vers 1666. A cette époque, il n'y avait que 200 habitants sur l'île [qui s'appelait « île Bourbon », depuis 1638 quand elle devint française, en l'honneur du roi Louis XIII]. Il épousa Marie BAUDRY et ils eurent cinq enfants. Leurs enfants restèrent à la Réunion et son fils aîné eût 21 enfants ! Cela faisait déjà beaucoup de HOAREAU à l'époque. Tous les HOAREAU et HOARAU sont ses descendants même si certains ont depuis perdu un « E ».

Comment s'est construit le créole ?

A la Réunion, aux Antilles, en Haïti ou à Maurice, la langue française, mélangée à d'autres langues a donné naissance au créole.

Les mots du créole viennent pour la plupart du français, mais ne signifient pas toujours la même chose : « pirate » en créole veut dire « avare » en français ; Les mots sont souvent transformés : « petit » en français s'est transformé en « ti » en créole. D'autres mots ont été inventés à partir de la langue française, comme le « fénoir » qui veut dire « l'obscurité ». Le créole vient aussi du malgache, du tamoule, du cinghalais (Sri Lanka) ou du Chinois. Les verbes ne sont pas conjugués comme en français, voici par exemple le verbe être au présent : « mi lé » (je suis), « ou lé » (tu es), « li lé » (il ou elle est), « nous lé » (nous sommes), « zot lé » (vous êtes), « zot lé » (ils ou elles sont).

Cf. : Guide Marmaille de la Réunion, éditions Orphée, Florence Lebouteux, Yves Bouhin, Armand Clotagatide, ISBN 2-87763-329-2 (4^e trimestre 2006)

LE CHOIX DE NOTRE COMITE DE LECTURE :

Les métiers de nos ancêtres, collection vie d'autrefois, éditions Archives et Culture (270 pages, 29 €) : en photos et textes concis, tous les métiers, petits et grands, de nos aïeux.

Il y a un siècle...la femme, de Rosine Lagier aux éditions Ouest France, 20 € : à travers des thèmes comme l'agriculture, la mode, le commerce, le sport... mais aussi l'éducation, l'auteur évoque le quotidien des femmes au XIX^e et XX^e siècles.

Les américains en France 1917-1919, La Fayette, nous voici ! Joël Mangin, chez les dépositaires d'Is sur Tille 21€ : par un passionné de cette période de l'Histoire, une étude sur l'ensemble de la présence américaine et ses camps en France pendant la Grande Guerre ; une époque où la France et l'Amérique affirmaient une indéfectible amitié.

L'écho des sections UAICF de DIJON :

Modélisme : 3 & 4 novembre à l'espace Tabourot à Saint Apollinaire

Salon artistique : 16 novembre vernissage du salon qui se tiendra au cellier de Clairvaux jusqu'au **25 novembre**

Harmonie des Cheminots : 17 novembre à 19 h à la Maison de Marsannay

22 novembre 20 h auditorium de Dijon **1 & 2 décembre** participation à un festival à Alès

En train music : 18 novembre à Talant



Quelques anniversaires en 2007

1307 en mai à Belfort, **Renaud de Bourgogne** affranchi les habitants du château, du bourg et de la ville.

1777 le premier bateau métallique en fer et anglais ouvrait la voie maritime aux industries métallurgiques qui produisaient de l'acier. Plus léger que le bois, plus solide, il permettait de faire des bateaux plus grands et qui supportaient une plus lourde charge.

1787 17 septembre, signature de la Constitution des Etats-Unis, toujours en vigueur à ce jour.

1867 le premier bateau-mouche navigue sur la Seine à Paris et relie le pont de Bercy au viaduc d'Auteuil. Les chantiers de la Mouche près de Lyon réalisent leur construction, d'où leur surnom.

1907 le premier décollage d'hélicoptère avec pilote, à Lisieux, le 13 novembre 1907, par le français Paul Cornu (poids de l'appareil, 260 kg, le moteur était un Antoinette de 24 ch.).

1947 le premier avion supersonique, piloté par Charles Yaeger, le Bell-X-1 américain, franchit le mur du son en volant à 1 150 Km/h le 14 octobre 1947.

1957 le lancement de Spoutnik. La première sonde qui nous envoie ses « bip - bip » de l'espace est soviétique. Cela marque le départ de la course à l'espace entre l'URSS et les USA.

1977 le 10 septembre, dernière exécution capitale en France.

1997 naissance de la brebis Dolly, premier clone obtenu à partir d'une cellule de pis de brebis par Ian Wilmut du Roslin Institute d'Edimbourg.

Vous pouvez nous contacter : NOMPrénom.....

Adresse.....

actif retraité ayant droit

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



LES PREMIERS CHEMINS DE FER ET LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Jusqu'à la naissance des chemins de fer, les seuls modes de transport en usage depuis des millénaires étaient les animaux de trait et la voie d'eau.

Le développement des villes se trouvait limité par des impératifs d'approvisionnement. Les matériaux de construction, le bois de chauffage, les céréales, étaient amenés par voie d'eau. Les légumes et les fruits, le lait venaient des campagnes voisines, le bétail arrivait sur pied, par ses propres moyens. Les produits d'une certaine valeur, ceux de l'artisanat et de l'industrie, étaient confiés au roulage qui faisait vivre toute une population.

Au début du XIX^e siècle Paris comptait 800 000 âmes, chiffre qui ne pouvait guère être dépassé sans compromettre son approvisionnement.

Le transport des personnes se faisait isolément à cheval, en voiture de maître avec échange des chevaux dans les relais, en voiture publique à condition d'y retenir sa place, en coche d'eau, moyen plus économique mais très lent. L'on voyageait fort peu et cela coûtait fort cher.

En quelques décennies, à partir de 1830, l'alliance du rail en fer et de la locomotive à vapeur va révolutionner les communications. La vitesse est multipliée par 5 puis par 10, la capacité de transport par 50 puis par 100, le coût du transport va s'abaisser pour les voyageurs et plus encore pour les marchandises. Les échanges vont se multiplier : entre les nations – échange de marchandises, échanges d'hommes et par là, échange d'idées. Le chemin de fer va ainsi apporter des transformations économiques, politiques et sociales que nul n'aurait pu entrevoir au début du siècle.

A cet égard, le chemin de fer a été l'un des plus grands événements de l'histoire de l'humanité. Et pourtant, au départ, c'est seulement une étrange machine : une chaudière à vapeur montée sur quatre roues qui, sur deux rails en fonte va se mouvoir à 8 km/h.

Naissance du chemin de fer en Bourgogne :

La Bourgogne, terre de passage, a connu de nombreuses controverses au sujet des routes et des chemins de fer ; pour exemple, Autun emporta le tracé de la route Paris-Lyon face à Arnay le Duc à la fin du XVIII^e siècle.

Mais en 1849, Paris- Lyon par chemin de fer, vit la victoire de Dijon, grâce à l'activité de ses notables contre la défiance des Autunois, ennemis du bruit et de la vapeur.

La première ligne régionale, Epinac - Pont d'Ouche fut la quatrième du réseau français. L'ordonnance royale du 7 avril 1830, autorise l'ouverture d'une ligne de chemin de fer de 28 km, de Curier à Pont d'Ouche, par Ivry en Montagne puis Cussy la Colonne (point culminant de l'ouvrage).

L'écartement de la voie à la mode anglaise inaugurée en France, dans la Loire, sera de 1,435 m. Les rails pesant 13 kg au mètre reposeront sur des dèes en pierre, plus tard sur des traverses en chêne. Les procédures d'expropriation sont longues ; la ligne ne sera ouverte qu'en 1836.

Lors de sa mise en fonctionnement, le tracé comprend trois sections : Epinac - Ivry en Montagne, Ivry en Montagne - Montceau les Mines, Montceau les Mines - Pont d'Ouche. La déclivité est de 17 mm au mètre d'un côté, de 7 mm de l'autre, à la liaison des trois sections se trouvent deux plans inclinés rachetant les différences de niveau. Le premier plan d'Ivry en Montagne, juste en avant de la route royale n°6, a une longueur de 3 km, son inclinaison est de 12 m au kilomètre. Il est actionné par un treuil à vapeur. Tous les 4 km, sur la ligne, on trouve des garages pour les croisements de wagons. La traction est animale, comme à Saint Etienne. Ici, ce sont des chevaux ou des bœufs, loués à des particuliers. Des serre-freins sont embarqués dans les descentes. La ligne sert de service postal ; le transport des voyageurs est officiellement inconnu. En fait, la voie sert à évacuer le charbon et les produits de la verrerie d'Epinac ; dans l'autre sens, on fait quelquefois un chargement de sable à Moulin – Charreault.

La nouvelle ligne fait prospérer les mines d'Epinac qui produisent ainsi 160 000 tonnes de houille en 1860. On améliore donc petit à petit ce chemin de fer. En 1837, on

pose des barrières en travers de la voie et non en travers de la route comme de nos jours. Surtout, en 1855, deux locomotives tenders baptisées « Ouche » et « Arroux », construites en Belgique, sont affectées à la première ligne ; il faut toutefois noter, que dès 1836, six locomotives sont construites au Creusot pour Paris – Versailles... En 1856, quatre autres machines assemblées en Alsace, (Doubs, Saône, Yonne, Drée), circulent sur Epinac – Pont d'Ouche. Mais les riverains protestent contre cette traction à vapeur qui sème la perturbation parmi les troupeaux. Il faudra une décision ministérielle du 20 novembre 1860 pour arrêter les clameurs.

Le succès de la ligne Epinac – Pont d'Ouche encourage donc les houillères à fonder, avec des Britanniques, la **Société de Chemins de Fer de l'Autunois** qui veut d'abord prolonger la ligne de Pont d'Ouche jusqu'à Velars sur Ouche pour atteindre Paris – Lyon, puis construire un autre tracé en direction de Semur en Auxois, Montbard et Châtillon sur Seine. En réalité, les gens d'Epinac, malgré l'appui du général Mac Mahon, ont été présomptueux. Ils se heurtent à la compagnie **P.L.M.** et surtout à la personnalité d'Eugène Schneider, administrateur de cette dernière et surtout président du Corps Législatif (véritable « vice-roi » du département de Saône et Loire selon la presse de l'époque).

En 1869, on se contentera donc de supprimer le plan incliné d'Ivry en Montagne ; puis en 1881, le gouvernement rachètera la ligne Epinac – Pont d'Ouche en chargeant le P.L.M. de la prolonger jusqu'à Dijon ; ce qui sera réalisé en 1905, soit 70 ans après les débuts. Dès lors, quatre trains journaliers circuleront de Pont d'Ouche à Dijon, dont le fameux « train des pêcheurs » chargé de fagots de cannes et d'épuisettes. De son côté, Epinac recevra jusqu'en 1940 un train par jour venant de Dijon. Mais les rails, sur la section Epinac – Ivry en Montagne, seront arrachés par les Allemands pendant l'Occupation.

Le trafic dans la vallée de l'Ouche sera interrompu définitivement en 1968.

C.f. : *article original de M. le Dr Luc HOPNEAU.*

Quelques dates :

| | |
|--------------------------------------|---|
| 1^{er} septembre 1849 | ouverture des deux voies de Dijon à Chalon sur Saône |
| 1^{er} juin 1851 | inauguration du tronçon Tonnerre – Dijon par le prince Louis Napoléon, président de la République |
| 10 juillet 1854 | ouverture de deux voies de Chalon sur Saône à Lyon Vaise |
| 10 novembre 1856 | ouverture de la première voie de Gray à Auxonne |
| 16 septembre 1861 | ouverture de la première voie de Montceau les mines à Montchanin |
| 21 septembre 1861 | ouverture de la première voie de Montchanin à Chagny |
| 26 septembre 1864 | ouverture de la première voie de Nuits sous Ravières à Châtillon sur Seine |
| 11 juin 1866 | ouverture de la première voie de Nevers à Cercy la Tour |
| 16 septembre 1867 | ouverture de la première voie de Cercy la Tour à Montchanin |
| 16 septembre 1867 | ouverture de la ligne d'Etang à Autun |
| 16 septembre 1867 | ouverture de la première voie de Digoïn à Paray le Monial |
| 16 septembre 1867 | ouverture de la première voie de Paray le Monial à Montceau les Mines |
| 11 mai 1868 | ouverture de la première voie de Chagny à Montchanin |
| 19 octobre 1868 | ouverture de la première voie d'Autun à Epinac les Mines |
| 13 juin 1870 | ouverture de la première voie d'Epinac à Santenay les Bains |
| 16 août 1870 | ouverture de la ligne de Paray le Monial à Mâcon |
| 30 avril 1871 | ouverture de la ligne de Châlon sur Saône à saint Germain du Plain |
| 2 octobre 1871 | ouverture de la première voie d'Allerey à Châlon sur Saône |
| 28 octobre 1872 | ouverture de la première voie de Dijon à Is sur Tille |
| 20 octobre 1873 | ouverture de la ligne de Cravant à Avallon |
| 18 juin 1876 | ouverture de la ligne d'Avallon aux Laumes – Alésia |
| 15 janvier 1878 | ouverture de la ligne de Châlon sur Saône à Bourg |
| 6 juin 1882 | ouverture de la première voie de Dijon à Saint Amour |
| 25 août 1882 | ouverture de la ligne de Maison Dieu à Dracy Saint Loup |
| 26 juin 1885 | ouverture de la première voie de Dijon à Dôle |
| 22 décembre 1885 | ouverture de la ligne d'Auxerre à Toucy |
| 12 juillet 1887 | ouverture de la ligne d'Auxonne à Saint Jean de Losne |
| 20 octobre 1888 | ouverture de la ligne de Cluny à Châlon sur Saône |
| 20 novembre 1888 | ouverture de la ligne d'Avallon à Nuits sous Ravières |
| 15 juin 1889 | ouverture de la ligne de Saint Gengoux le National à Montchanin |
| 19 septembre 1889 | ouverture de la ligne de Tannay – Châtillon – Château Chinon |
| 6 décembre 1891 | ouverture de la ligne des Laumes – Alésia à Epinac les Mines |
| 11 juin 1905 | ouverture de la ligne de Dijon à Epinac les Mines |

C.f. : *D'après un document de la direction régionale S.N.C.F. de Dijon, 3^o trimestre 1982*