

LES ÉCHOS DU NORD

revue trimestrielle d'information du comité UAICF Nord



*Dossier : 2021, année
européenne du rail*

LONGUEAU



30/31 OCTOBRE 2021 EXPOSITION de MODELISME

ORGANISEE PAR L'ASSOCIATION DES MODELISTES D'AMIENS LONGUEAU

**Salle Daniel Fery – Place Louis Prot – LONGUEAU
(80330)**

SAMEDI 30/10 de 14H00 à 18H00

DIMANCHE 31/10 de 10H à 12H et de 13H30 à 18H00

ENTREE 2 € – Enfants (10 à 14 ans) 1 €

Entrée gratuite pour les enfants de – de 10 ans accompagnés



Renseignements tél : 06 84 67 46 27 ou Email : lecoq.phil52@wanadoo.fr ou sur le site de l'AMAL : <http://amal.catelain.fr>



Le mot Du Président

Chers amis, bonjour,

Je suis heureux de partager avec vous cette édition des Échos du Nord et cela, pour la troisième fois cette année. Vous y découvrirez une nouvelle fois sa richesse et je tiens à remercier toutes celles, tous ceux qui ont contribué à sa rédaction et sa présentation.

Avec la rentrée scolaire, nous reprenons nos activités, après de biens timides débuts au printemps dernier. Merci à ceux qui ont œuvré dans ce sens. On sait que certains n'ont pas fait de pause estivale afin de maintenir un lien et remédier aux impossibilités de notre début d'année.

Nous avons aussi reçu du CASI de Paris-Nord un courrier qui, après celui du mois de mai, nous autorisait à réintégrer nos locaux. Il demandait également à toutes les associations hébergées dans ces locaux de procéder à une vérification des Pass-Sanitaires de leurs adhérents. Une nouvelle mesure s'ajoutant aux précédentes, à savoir, port du masque, distanciation minimum et gestes barrières...

Je précise que cette nouvelle procédure fait partie des mesures gouvernementales destinées venir à bout au plus vite de cette peste.

À cette heure, Les CASI d'Amiens et Lille ne se sont pas expressément prononcés à ce sujet mais la loi de la République étant universelle sur le pays, il y a fort à parier que cette règle sera appliquée partout.

Je vous souhaite bon courage et une excellente reprise de vos activités que nous ne manquerons pas de faire connaître dans nos colonnes.

UAICFement Vôtre,

Pierre MIGUEL
Président du Comité Nord.



Retrouvez-nous sur
<http://nord.uaicf.asso.fr>
en flashant ce code



SOMMAIRE

2021, AER

pages 4 à 15

- LE RAIL AU FÉMININ : profession, cheminote...
- LES SIX GARES PARISIENNES : leur histoire...
- LA PETITE CEINTURE : le « Périph » sur rail...
- LA LIGNE BASTILLE : l'ancêtre du RER
- RAMBOLITRAIN : le musée du train miniature
- LA GUERRE DE 1870 : La Commune de Paris et le chemin de fer...

Photographie

pages 16 et 17

- HELLEMMES : renforcer le mouvement associatif...

Danse

pages 18 et 19

- DOUAI : 2020 / 2021, un nouvel exercice prometteur...

Modélisme

pages 20 et 21

- MONTDIDIER : relançons nos activités...

Recr'Échos

pages 22 et 23

- Origine des expressions françaises
- Les recettes de Nathalie
- Humour

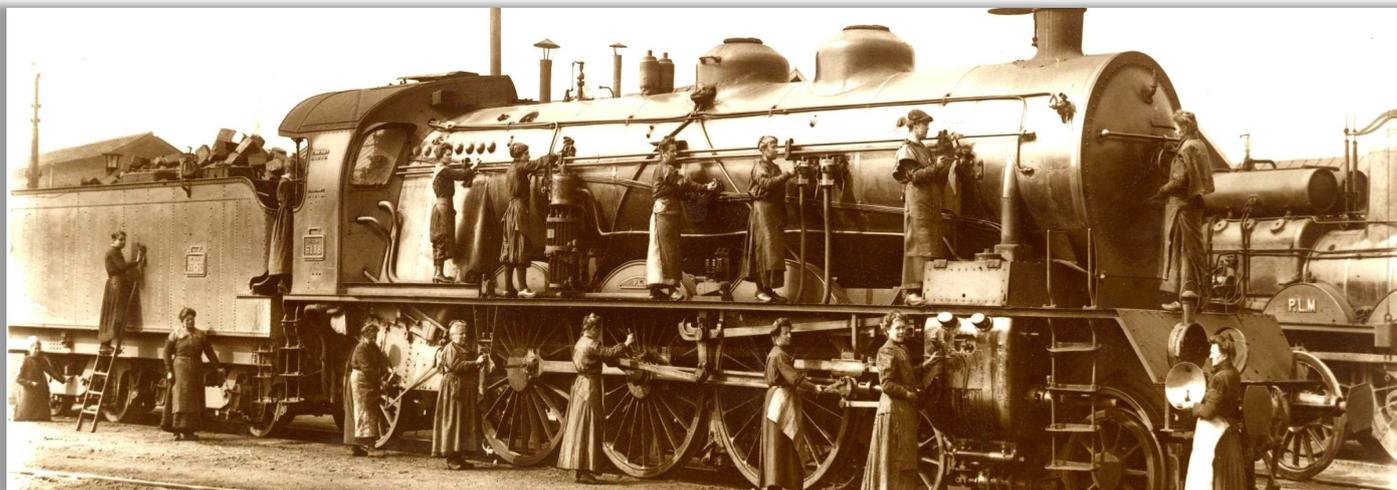
Comité UAICF NORD :
44 rue Louis Blanc - 75010 Paris
Tél. : 01 40 16 05 00
courriel : uaicf.comite-nord@wanadoo.fr
site : nord.uaicf.asso.fr
blog : uaicfnord.over-blog.com
directeur de publication : Pierre Miguel
chargés de la communication : Georges Wallerand et Jean-Jacques Gondo
conception et composition : Saliha Mahjoub et Nathalie Bayard

Suivez-nous également sur :  



2021, année européenne du rail

LE RAIL AU FÉMININ : profession, cheminote...



Longtemps tenues à l'écart du monde ferroviaire, les femmes, en 1866, représentent 7,4% des employés. Pour les mentalités du XIX^{ème} siècle, la place de la femme est à son foyer afin de se consacrer aux tâches ménagères et à l'éducation des enfants.

F.B.

Le salaire du mari doit être capable de subvenir aux charges de la famille. De plus, les ouvriers considèrent l'arrivée des femmes sur le marché du travail comme une concurrence menaçant leur emploi. La cohabitation des deux sexes, dans les mêmes locaux, est vue comme une atteinte possible aux bonnes mœurs et à la morale ainsi qu'une gêne pour la discipline.

La première guerre mondiale, les accidents du travail, le développement des lignes ferroviaires engendrant plus de besoins de main-d'œuvre, changent les mentalités et les pratiques.

Le développement du chemin de fer va changer la donne en augmentant les besoins en main-d'œuvre. Les premières femmes employées par les compagnies ferroviaires sont souvent des veuves d'agents restées sans ressources.

Pour leur venir en aide, les directeurs des compagnies leur offrent du travail, faisant au passage des économies substantielles, le personnel féminin étant à l'époque sous-payé.

En l'absence des hommes, mobilisés sur le front dès 1914, les dames démontrent leur aptitude à occuper des postes réservés aux messieurs. Elles s'avèrent efficaces, sérieuses et ne s'adonnent pas à la boisson.

Certaines tâches leur sont attribuées, surtout dans les échelons les plus bas : garde-barrières, agents de propreté, factrices aux écritures, vendeuses de journaux, receveuses de billets. Cerise sur le gâteau, elles sont moins payées que leurs collègues masculins... bonne aubaine pour le patronat !

Dossier "Année européenne du rail"
par Françoise Brunaud

Orchestre d'Harmonie du Chemin de Fer du Nord

Courriel : contact@harmoniedunord.org

Site : <http://harmoniedunord.org>

St Martin de Bienfaite (Calvados) Passage à niveau et gare



Les écoles d'ingénieurs ne seront pas accessibles aux filles avant le XX^{ème} siècle. Il faudra attendre la Constitution de 1946, pour que les femmes jouissent des mêmes droits que les hommes.

Les premières diplômées de l'École des mines de Saint-Étienne sortent en 1919, celles de l'École centrale en 1921. L'Institut d'électromécanique féminin (Polytechnique féminine) est créé en 1925. La première fille diplômée de l'École polytechnique n'obtient son diplôme qu'en 1972 seulement ! Rien d'étonnant à ce que l'accès des femmes au niveau « ingénieur » à la SNCF soit aussi tardif...

La SNCF au féminin

Depuis plusieurs décennies, SNCF mène une politique volontariste pour la mixité, l'égalité professionnelle et le recrutement des femmes. Aujourd'hui, elles occupent des postes dans toutes les filières et à tous les niveaux hiérarchiques mais l'évolution du statut de la femme au travail, durant les deux siècles derniers, montre que l'histoire, construite pas à pas, est encore en marche.

Le réseau "SNCF Au Féminin"

Créé le 26 janvier 2012, il est animé par des salariés des deux sexes agissant pour renforcer le rôle des femmes dans l'entreprise et valoriser leur place dans la société. Fort de 4 000 membres, il reste le premier réseau féminin d'entreprise en France ! Souhaitons bonne chance à ces militants...

À ce jour, les agents de la SNCF sont à 80,3% des hommes, employés sur le terrain et dans les trains. Les femmes représentent 22,1 % des cadres supérieurs. Elles constituent surtout l'essentiel des agents à temps partiel (71,2 %).

Quelques pionnières...



1979, **Mireille Faugère** entre à la SNCF. Au début de sa carrière, elle devient chef de gare à Mantes-la-Jolie. En 1987, elle intègre la Direction des Études pour assurer le développement du réseau TGV Méditerranée.

En 1991, nommée directrice de la gare Montparnasse, elle devient la première femme à accéder à cette responsabilité. En 1993, elle est appelée à la tête du département Stratégies au sein de la Direction de l'Économie, de la Stratégie et de l'Investissement. En 2003 elle entre au comité exécutif de l'entreprise, alors présidée par Guillaume Pépy, et devient directrice générale de SNCF Voyages et présidente de Voyages-sncf.com.



1983, **Sylvie Guedeville** est la première femme conductrice de TGV et ce, "grâce" à Valéry Giscard d'Estaing qui met fin à l'interdiction faite aux femmes du travail en 3x8.

Le 22 décembre 2004, elle franchit un nouveau cap : elle est la première femme aux commandes d'un TGV à l'occasion d'un trajet inaugural entre Saint-Pierre-des-Corps et Paris.



Anne-Marie Idrac, native de Saint-Brieuc, est licenciée en droit à l'université Paris II. En 1974, elle sort de l'ENA la même année que Simone Veil. En 1995, elle est nommée secrétaire d'État aux Transports.

En Septembre 2002, elle démissionne de ses mandats et fonctions politiques pour assumer la présidence de la RATP, sur proposition du Premier ministre Jean-Pierre Raffarin. Elle en démissionne le 12 juillet 2006 pour succéder à Louis Gallois à la tête de la SNCF. À ce titre, première femme à présider la SNCF, elle devient aussi la première vice-présidente de l'Union internationale des chemins de fer (UIC).



2021, année européenne du rail

LES SIX GARES PARISIENNES : leur histoire...

Napoléon III veut rénover Paris et développer le chemin de fer avec l'implantation de grandes gares dans la capitale. Ces « cathédrales de l'humanité nouvelle » sont mal perçues par l'opinion publique, ainsi, en 1872, la toile de Monet représentant la gare Saint-Lazare fait scandale. Les gares parisiennes ont du mal à s'intégrer dans le paysage de la capitale et à s'y faire accepter. Pourtant, au XXème siècle, certaines d'entre elles sont classées « monument historique ».

F.B.

Naissance des gares contemporaines

Avant 1837, il n'existe aucune infrastructure ferroviaire dans Paris à part quelques embarcadères faits de bois et de métal, par contre, ils passent progressivement de cinq en 1846 à cinquante en 1900...

Alors situés à la périphérie de la ville, ils en rejoignent le cœur suite l'annexion des communes suburbaines en 1860.

Adaptées aux besoins d'une population qui a doublé, elles assurent en 1914 le trafic de 201 millions de départs et d'arrivées vers la banlieue, la province et l'étranger. Au XIXème siècle, personne ne sait vraiment à quoi doit ressembler une gare. Les architectes, d'abord réticents, vont devoir inventer une architecture propre et ils optent pour une construction faite d'acier et de verre, de grandes halles faites d'assemblage de poutres en fer rivetées.

Propriétés des compagnies privées et dans le contexte des transformations haussmanniennes, elles adoptent peu à peu une architecture à visibilité accrue. Véritables « palais industriels », elles acquièrent leurs lettres de noblesse lors des expositions universelles.



Gare Saint-Lazare

Inaugurée le 26 août 1837, la première ligne au départ de la capitale reliait Paris à Saint-Germain. L'embarcadère de l'Europe se situait rue de Londres et c'est là que les premiers bâtiments de la gare, tels qu'il sont aujourd'hui, furent édifiés en 1840-1841, par l'architecte Alfred Armand. Ils serviront de modèle à la construction de la Tour Eiffel.



Gare de Lyon

En 1849, l'embarcadère de Lyon ou embarcadère de Paris à Montereau est mis en exploitation. En raison de l'augmentation du trafic, édifier une nouvelle gare en remplacement de l'embarcadère inadapté s'impose. La gare de Lyon voit le jour en 1855.

En 1871, durant la Commune de Paris, elle est incendiée mais reconstruite à l'identique. Elle est la première gare à arborer une Tour de l'horloge, haute de 67m, qui en fait le monument le plus repérable de Paris avec la Tour Eiffel. À la même époque sont édifiées les gares d'Orsay (aujourd'hui Musée d'Orsay) et des Invalides.

Gare Montparnasse



Le Gouvernement décide d'étendre le réseau d'Ile-de-France, d'où l'ouverture de la liaison Paris et Versailles. Celle-ci devient effective à la construction de l'embarcadère du Maine, construit en 1840 sur la commune de Vaugirard, une commune alors indépendante de Paris. Très vite saturé par un trafic devenu trop important, une nouvelle gare est édifiée le long du nouveau Boulevard de Montparnasse.

En 1960, la construction d'une tour de plus de 50 étages à la place de l'ancienne gare génère l'édification en 1969 de celle que nous connaissons aujourd'hui.

Gare d'Austerlitz



Un embarcadère, construit selon les plans de l'architecte Félix-Emmanuel Callet, prix de Rome, est mis en service le 20 septembre 1840.

Tête de ligne du réseau Paris-Orléans, la ligne Paris-Juvisy est prolongée jusqu'à Orléans en mai 1843.

Gare de l'Est



La gare de l'Est est l'œuvre de l'architecte François-Alexandre Duquesney et de l'ingénieur Pierre Cabanel de Sermet. Elle n'est pas située à l'Est de Paris mais voisine de la gare du Nord car les exploitants des compagnies ferroviaires, pour limiter les coûts d'exploitation, souhaitent une seule gare terminus. Les ingénieurs d'exploitation, refusent cette solution et deux gares séparées sont construites

Gare du Nord



Le 14 juin 1846 est inauguré l'embarcadère du Nord. Devenu insuffisant, il est démonté et sa façade est réemployée pour la gare de Lille-Flandres. La construction de la gare, telle que nous la connaissons aujourd'hui, est confiée à Jacques Hittorff. Les travaux s'étalent de 1861 à 1866.



2021, année européenne du rail

LA PETITE CEINTURE : le "Périmètre" sur rail...

Nous sommes au XIX^{ème} siècle, l'activité économique et les chemins de fer sont en plein développement. Trois raisons essentielles motivent le projet du contournement de Paris par voie ferrée : le commerce, la sécurité de la capitale, la réduction du chômage.

F.B.

Les transports des marchandises dans Paris et les transits entre les gares parisiennes, par la traction animale, ne répondent plus aux exigences du développement industriel de l'époque et à l'essor du commerce. De plus, il devient impératif de mieux desservir les faubourgs ainsi que les zones industrielles en pleine évolution.

La seconde raison est stratégique. Paris vient de se doter de fortifications qui exigent une infrastructure de soutien logistique, d'où la nécessité d'une liaison circulaire fermée longeant l'enceinte. Enfin, le chantier de la Petite Ceinture est inscrit sur la liste des travaux nationaux visant à assurer le redressement économique du pays et à réduire le chômage.

Les travaux commencent en décembre 1851. D'abord réservée aux marchandises, la ligne relie la gare des Batignolles à celle de la Chapelle et sera prolongée jusqu'à Ivry en 1854. C'est en 1862 que le trafic est ouvert aux voyageurs.

À l'ouest de Paris, la ligne d'Auteuil qui dessert Neuilly, Passy et Auteuil permet, dès février 1867, l'accès des Parisiens au bois de Boulogne. La ligne rejoint l'embranchement Grenelle-Champs de Mars et dessert l'exposition universelle de 1867. Enfin, en 1869, s'opère le raccordement entre la ceinture rive droite et la ligne d'Auteuil. La boucle est bouclée !

Le trafic marchandises s'essouffle vite mais celui des voyageurs connaît un franc succès. En 1889, 30 millions de voyageurs empruntent la Petite Ceinture. Vingt trains circulent par heure. On comptabilise 39 millions de voyageurs en 1900, seulement 14 millions en 1914, puis 7 millions en 1927 !





La désaffection du public est due à l'arrivée d'un concurrent sérieux : le métro dont la première ligne entre en service le 19 juillet 1900. Dès 1934, ses lignes desservent la banlieue. Cela sonne la fin du trafic voyageurs pour la Petite Ceinture, excepté pour la ligne d'Auteuil qui poursuivra son activité jusqu'en 1985. Quant à l'exploitation commerciale, elle cesse en 1993 sur les tronçons sud et est, la fermeture des abattoirs de Vaugirard en 1970 portant un coup fatal à cette portion de la Petite Ceinture.

Qu'en est-il aujourd'hui ?

La Petite Ceinture et ses gares sont la propriété de SNCF Réseau et de la Ville de Paris, excepté pour le tronçon ouest, sur lequel circule le RER C. La partie Nord entre la gare du Nord et la gare de l'Est est affectée à des convois techniques et de marchandises.

Cependant, elle offre aux Parisiens un lieu de promenade, au long de « sentiers nature ». Des jardins partagés agrémentent le paysage. Réservoir de flore et de faune, écartée de toute circulation automobile, la Petite Ceinture est un élément de la « Trame verte et bleue » entrant dans le Plan biodiversité de la ville de Paris. Il est toutefois à déplorer que des tags ou des comportements malveillants gâchent un peu le charme des lieux.

Depuis 2006, des ateliers d'artistes sont mis en place et des associations accueillent une quarantaine de salariés en insertion. Ils ont pour tâche d'assurer le nettoyage, la gestion écologique des espaces verts, ainsi que celle du petit patrimoine ferroviaire, l'accueil et l'animation des sites restés ouverts.

On peut déplorer que le tramway, qui emprunte les boulevards des Maréchaux et dont le trafic est souvent perturbé par la circulation automobile, n'ait pas été implanté sur cet ancien réseau ferroviaire. Mais ceci est une autre histoire !

Quoi qu'il en soit, cette Petite Ceinture mérite le détour et permet aux flâneurs de s'éloigner du bruissement de la ville.





2021, année européenne du rail

LA LIGNE BASTILLE : l'ancêtre du RER

le 22 septembre 1859, Napoléon III inaugure La ligne Bastille, aussi dénommée ligne de Vincennes. La motivation du projet est stratégique. Napoléon III a fait aménager le bois de Vincennes, les bords de Marne attirent les promeneurs et les pêcheurs, des industries se développent dans ces banlieues. Il est grand temps de remplacer les omnibus tractés par des chevaux...

F.B.

La ligne dessert, entre autres sites, Nogent-sur-Marne, Joinville-le-Pont, Saint Maurice, Saint-Maur-des-Fossés, Brie-Comte-Robert. Sa construction s'achève en 1893 et atteint Marles-en-Brie.

C'est la Compagnie du Chemin de fer de l'Est à Strasbourg qui obtient, par décret impérial du 17 août 1853, la concession de la nouvelle ligne, à savoir, établir un second itinéraire voué à rejoindre les frontières de l'Est de la France grâce à la jonction avec la ligne Paris-Est - Mulhouse. De plus, la ligne dessert le Fort de Vincennes.

Le trajet de la ligne est sinueux afin de desservir le plus de communes de banlieue possibles et de rentabiliser son exploitation. Les habitants des bords de Marne jouissent d'un accès facilité à la capitale et les parisiens apprécient très vite les flâneries au bord de l'eau et les promenades dans le bois de Vincennes.

En 1880, 7 millions de voyageurs par an empruntent la ligne. Ils sont 19 millions en 1900. 110 trains circulent journalièrement, y compris, les dimanches et jours de fête.

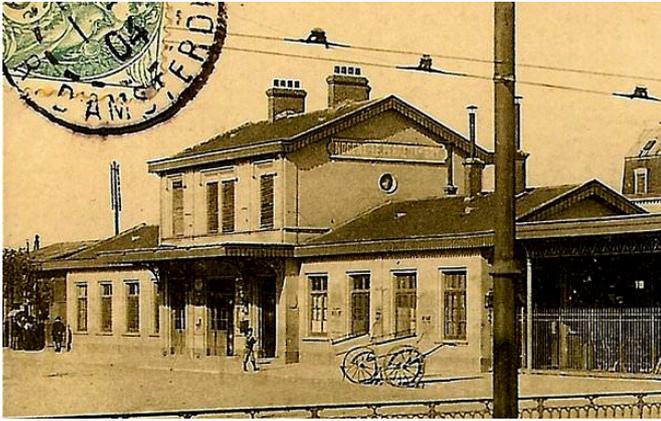


Après la seconde guerre mondiale, certains tronçons de la ligne sont fermés. Néanmoins, il subsiste 44 trains par jour dans chaque sens en 1969. Le nombre de voyageurs est tombé à 6 millions par an.

Mais la ligne est mal entretenue et son équipement, dépassé dès les années 50, devient anachronique dix ans plus tard. Aussi, le 14 décembre 1969, à 0h50 le dernier convoi de voyageurs quitte la gare de la Bastille. Certains tronçons de la ligne sont dévolus au RER A, mais d'autres autorisent la promenade pédestre ou à bicyclette.

Aujourd'hui, un chemin de promenade remplace les rails mais certaines parties, abandonnées à la végétation, sont désormais impraticables.





Entre autres, La ligne Bastille avec sa gare de Nogent-sur-Marne, a favorisé l'accès aux bords de Marne, promenade bucolique, accessible «aux gens de la ville» en peu de temps. Sur les berges, se sont implantées les guinguettes.

La guinguette est un cabaret populaire, dans lequel le client peut se restaurer en dégustant une bonne friture arrosée d'un petit vin blanc bon marché « le guinguet », lequel aurait inspiré l'appellation de «guinguette». Mais certains prétendent que l'origine du nom vient d'un dénommé Pierre Guinguet, lui-même fondateur vers 1640 d'un cabaret à Ménilmontant. À voir...



Ces établissements, autrefois fréquentés par un public populaire, existent encore. Le tableau «Le déjeuner des canotiers» du peintre Auguste Renoir donne une petite idée de l'ambiance bon enfant de ces caboulots.

Les paroliers des chansons se sont emparés du sujet : «Le doux caboulot», «La guinguette a fermé ses volets», «À Joinville-le-Pont» et le restaurant «Chez Gégène»...

Les cinéastes ont filmé ces décors de bord de Marne. On les retrouve dans «Casque d'or» de Jacques Becker, «Un dimanche à la campagne» de Tavernier, «La belle équipe» de Duvivier avec Jean Gabin et Charles Vanel.

La gare de la Bastille a, elle aussi, inspiré les cinéastes. Elle apparaît dans «Le dimanche de la vie», «Occupe-toi d'Amélie». Celle de Santeny a servi de décor à certaines scènes de «La grande vadrouille ». Mais l'interdiction de la baignade en rivière engendrera quelque peu le déclin des guinguettes.

Même au XXIème siècle, si la ligne Bastille n'évoque plus grand-chose pour beaucoup d'entre nous, les bords de Marne offrent toujours leurs frondaisons aux promeneurs qui, par un bel après-midi, peuvent échapper aux bruits et à la pollution de la grande ville.

Le musée de Nogent-sur-Marne présente

Du train au RER

150^e anniversaire de la ligne de la Bastille

Exposition **13 juin / 24 octobre 2009**

Collection F. Fahey. 20 - La Gare (ligne de Viosseaux)

Musée de Nogent-sur-Marne
36, bd Gallieni
94130 Nogent-sur-Marne

01 48 75 51 25

Mardi, mercredi, jeudi et dimanche de 14 h à 18 h.
Samedi de 10 h à 12 h et de 14 h à 18 h.
Sauf jours fériés. Entrée libre



2021, année européenne du rail

RAMBOLITRAIN : le musée du train miniature

Créé dans les années 80 et animé par des collectionneurs et des maquettistes de talent, ce musée de Rambouillet présente, entre autres, des mini-trains de voyageurs et de marchandises circulant sur un réseau de 500 mètres de voies et reproduits à l'échelle de 1/43^e.

Les modèles de la marque Marklin de 1900 à 1940, marque prestigieuse, sont exposés et mis en valeur dans des environnements paysagers ou urbains. Les gares, les rotondes, les postes d'aiguillage, la signalisation, fidèlement reproduits, font partie du décor.

Pour plus de détails : www.ptitrain.com

F.B.



Au début, reflète de la réalité, ces réseaux miniaturisés témoignent de l'engouement des enfants pour ce nouveau mode de transport qu'était le chemin de fer.

Après la première guerre mondiale, la production de ces jouets miniatures devient massive, ce qui les rend plus accessibles à des milieux modestes. Pourtant, dans les années 50, le jouet ferroviaire se fait moins attractif, par contre, il séduit des connaisseurs... grands enfants peut être ? qui s'investissent dans le modélisme. À la fois artistes et techniciens, ces « mordus du ferroviaire » s'adonnent à leur passion avec ferveur, compétence et rigueur historique.

A noter au passage, que c'est Franck Hornby qui inventa en 1901 le célèbre MECCANO. c'est également à lui que nous devons les productions des non moins célèbres petites voitures DINKY TOYS au 1/43e.

Quoi qu'il en soit, nostalgie de l'enfance ou passion de collectionneurs, cheminots ou non, le Rambolitrain, offre au public des salles d'exposition et des animations qui favorisent l'accès au monde du ferroviaire, à son histoire, à ses innovations. Il vaudra le détour, quand les musées rouvriront leurs portes !







2021, année européenne du rail

LA GUERRE DE 1870 : La Commune de Paris et le chemin de fer...

Voilà 150 ans, du 18 mars au 27 mai 1871, a lieu dans un Paris assiégé par les troupes prussiennes un mouvement insurrectionnel, la Commune.

Elle rassemble socialisme, républicanisme radical, anarchisme et met fin au Second Empire. Elle décrète la séparation de l'église et de l'État, l'école gratuite et obligatoire, le droit de vote aux étrangers mais non aux femmes, un début d'égalité salariale et même l'union libre. Réprimée par l'armée des Versaillais, sous le commandement de Mac Mahon, elle s'achève dans le sang, et le contrôle de Paris est repris par le gouvernement de Thiers, installé à Versailles.

La première semaine de la Commune produit une émigration énorme et certains quartiers sont devenus presque déserts. Pas moins de 150 000 personnes quittent la capitale par le train.

F.B.

Les Compagnies de chemin de fer restent légitimistes

Les chemins de fer sont passés sous l'autorité prussienne et leurs ateliers sont requis pour la fabrication de pièces d'armement pour l'occupant. Pendant ces événements, les compagnies, en particulier celle du Nord, s'efforcent de tenir leur personnel à l'écart de la contagion révolutionnaire : « *Nous avons formé, pour la défense de nos établissements un bataillon de garde nationale composé des agents et des ouvriers des gares de Paris et de La Chapelle. Outre les avantages de sécurité que cette mesure nous a procuré, nous avons pu aussi réussir à maintenir parmi notre nombreux personnel des habitudes d'ordre, d'assiduité et de discipline.* »

Cependant, la **Pétition des mécaniciens et chauffeurs de 1871** témoigne des revendications qui émergent au sein du monde cheminot.

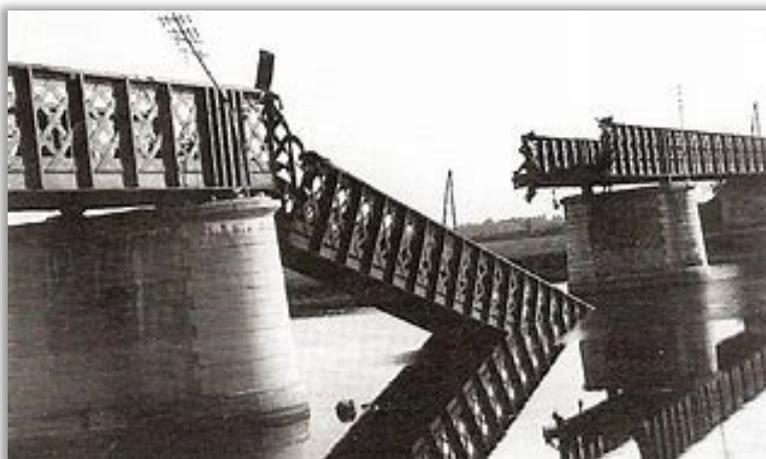


Louise Michel (1830 - 1905)

Les dégâts sur les infrastructures sont considérables

Le pont de Saint-Denis est un de ceux qui ont eu le rare privilège d'échapper à la destruction au moment de la marche de l'armée allemande sur Paris. Sur le cours seul de la Seine, on ne compte pas moins de 28 ponts brûlés ou démolis par la mine entre Paris et Rouen.

Les deux ponts de Chatou ont subi le sort commun. Celui du chemin de fer de Saint-Germain laisse tristement pendre dans les eaux de la rivière les membres de sa charpente brisée.





La reprise

A la fin de l'année 1871, les trois ponts sur l'Oise de la Compagnie du Nord sont reconstruits. Pourtant, en 1872 de nombreux ouvrages sont encore provisoires. Les culées et piles de pont de Bezons sont reconstruites au début de l'année. Mais pour entreprendre la partie métallique, il faut attendre l'achèvement de celui d'Argenteuil, qui permet d'acheminer les matériaux. Le nouvel ouvrage est ouvert au service des trains le 23 juillet 1872. A la fin de cette même année est terminée la reconstruction du pont d'Asnières.

La gare d'Asnières n'existe plus. La gare d'Argenteuil et celle des fêtes de Saint-Cloud sont incendiées par les Allemands. Cette dernière ne sera jamais reconstruite.

Le 30 juin 1871, la Compagnie de l'Ouest relate que « *Le pont d'Asnières, si souvent menacé pendant la guerre et que nous avons sauvé de la destruction, a été miné par les insurgés, qui ont tenté de le faire sauter au moyen de poudre introduite dans les tubes qui forment les poutres. Cet acte de sauvagerie n'a heureusement pas réussi complètement. Néanmoins la travée la plus rapprochée de Paris a été gravement détériorée et nous avons dû la consolider provisoirement de manière à permettre le passage des trains, en attendant une réparation définitive.* »

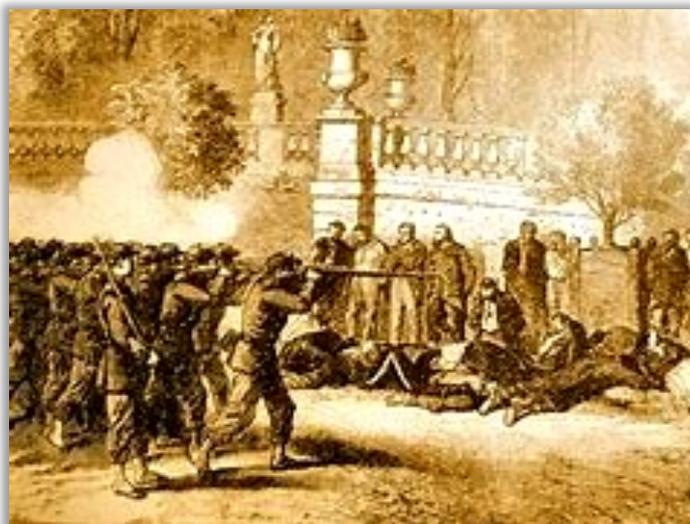
Les gares de l'Est, Montparnasse, et surtout celle de Lyon, sont en partie incendiées, saccagées et trouées par les obus. Plus tard, à la place de la Cour des comptes incendiée, on édifiera la gare d'Orsay. La conséquence de tous ces désastres se répercute sur le trafic de la banlieue ouest qui est totalement interrompu. Mais grâce à des installations provisoires, les banlieusards parviennent à gagner Paris.

Assez vite, le trafic retrouve ses normes d'avant la guerre. Comme le signalait cette compagnie, les trains ramènent vers la capitale les Parisiens qui s'étaient réfugiés en province.

Il reste à reconstruire ou réaménager les gares qui assurent le service dans des installations provisoires comme à Chatou, Auteuil, Argenteuil, Porte Maillot.

Cependant, le trafic de banlieue reprend son activité, comme le montrent les chiffres de la banlieue ouest. En 1869, on recense 18 924 000 voyageurs, en 1871, 12 836 000, et en 1872 : 19 823 000.

Les troupes versaillaises écrasent l'insurrection qui aura coûté la vie à 25 000 personnes. Le mouvement est défait, Paris est dévasté. La Commune prend fin avec la « Semaine sanglante » du 21 au 28 mai 1871.



HELLEMMES : renforcer le mouvement associatif...

En 2020, la Société des Arts graphiques d'Hellemmes fêtait ses soixante-quinze années d'existence. Hélas, la pandémie qui sévit dans notre pays depuis l'an dernier a mis en suspend bon nombre de ses projets. Pourtant, cet anniversaire laissera son empreinte dans son histoire avec l'édition de "REGARDS SINGULIERS", un recueil de photographies réalisées par onze de nos adhérents auxquels je me suis joints, à savoir, Bernard, Sébastien, Christian, Dominique, Jean-François, Michel, Sébastien, Pascal, Edgard, Yves, Hervé. Un grand merci à tous.

Yvon Leleu, président

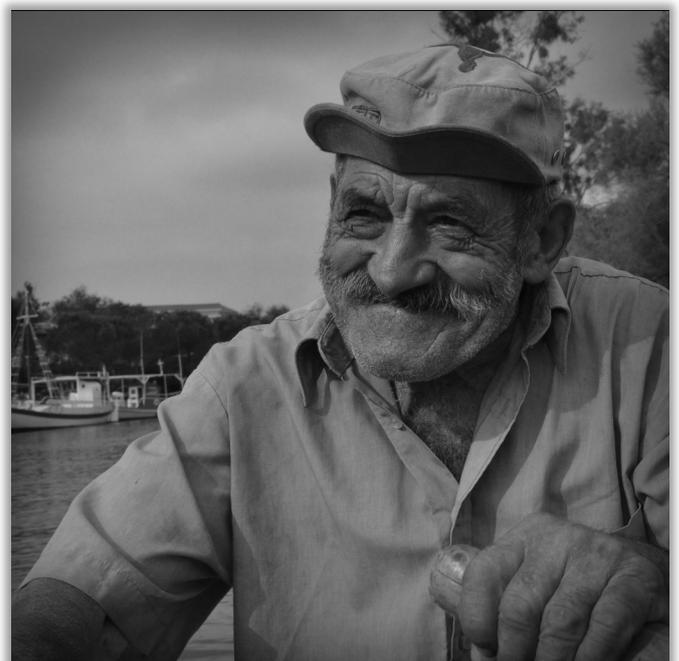
La photographie consiste à utiliser la lumière pour enregistrer tout sujet quel qu'il soit et faire en sorte que cette lumière puisse mettre en valeur l'image qu'elle veut reproduire. Cela suppose surtout de la part du photographe un regard, une sensibilité et cette osmose avec son sujet qui lui permettront d'en reproduire les contrastes. Sa capacité à faire partager ses émotions via l'image est un atout générateur de nouvelles vocations. C'est donc au travers de 12 écritures, de styles différents, que s'est construit ce recueil aujourd'hui proposé à tous les regards, à toutes les appréciations.

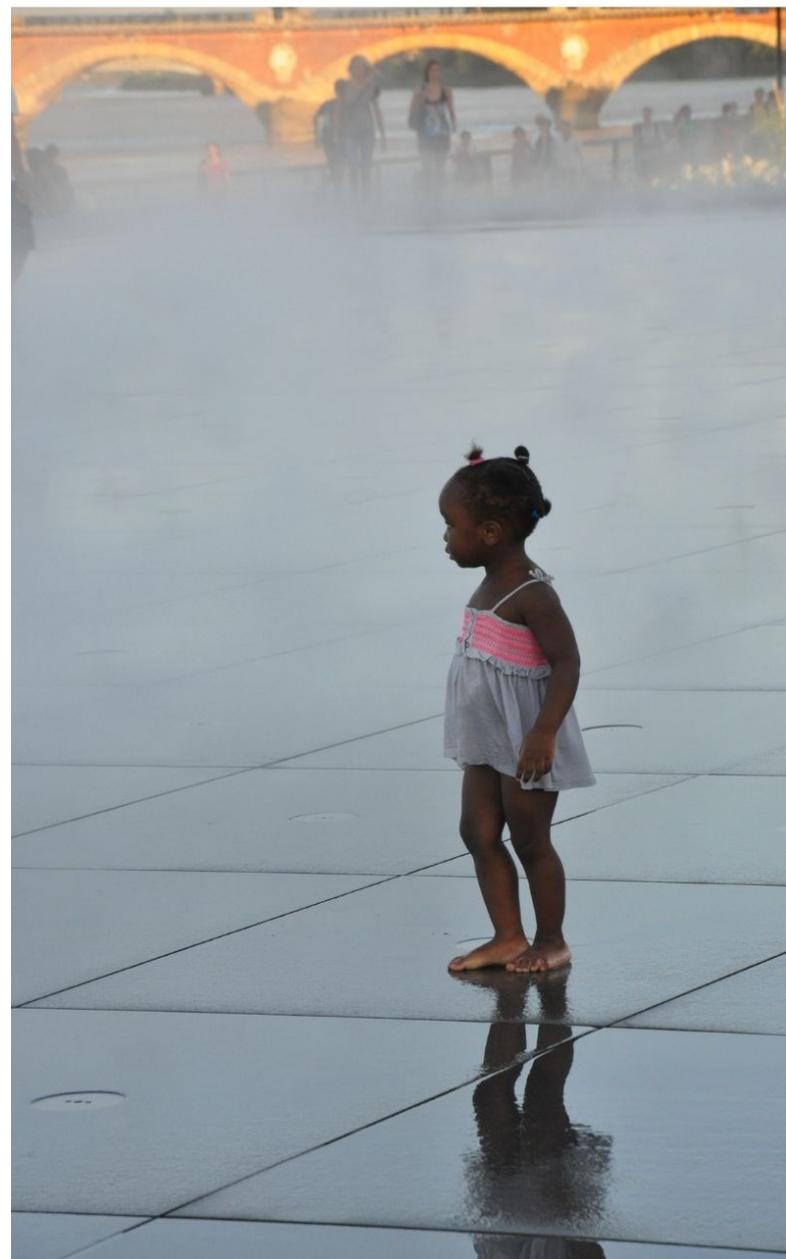
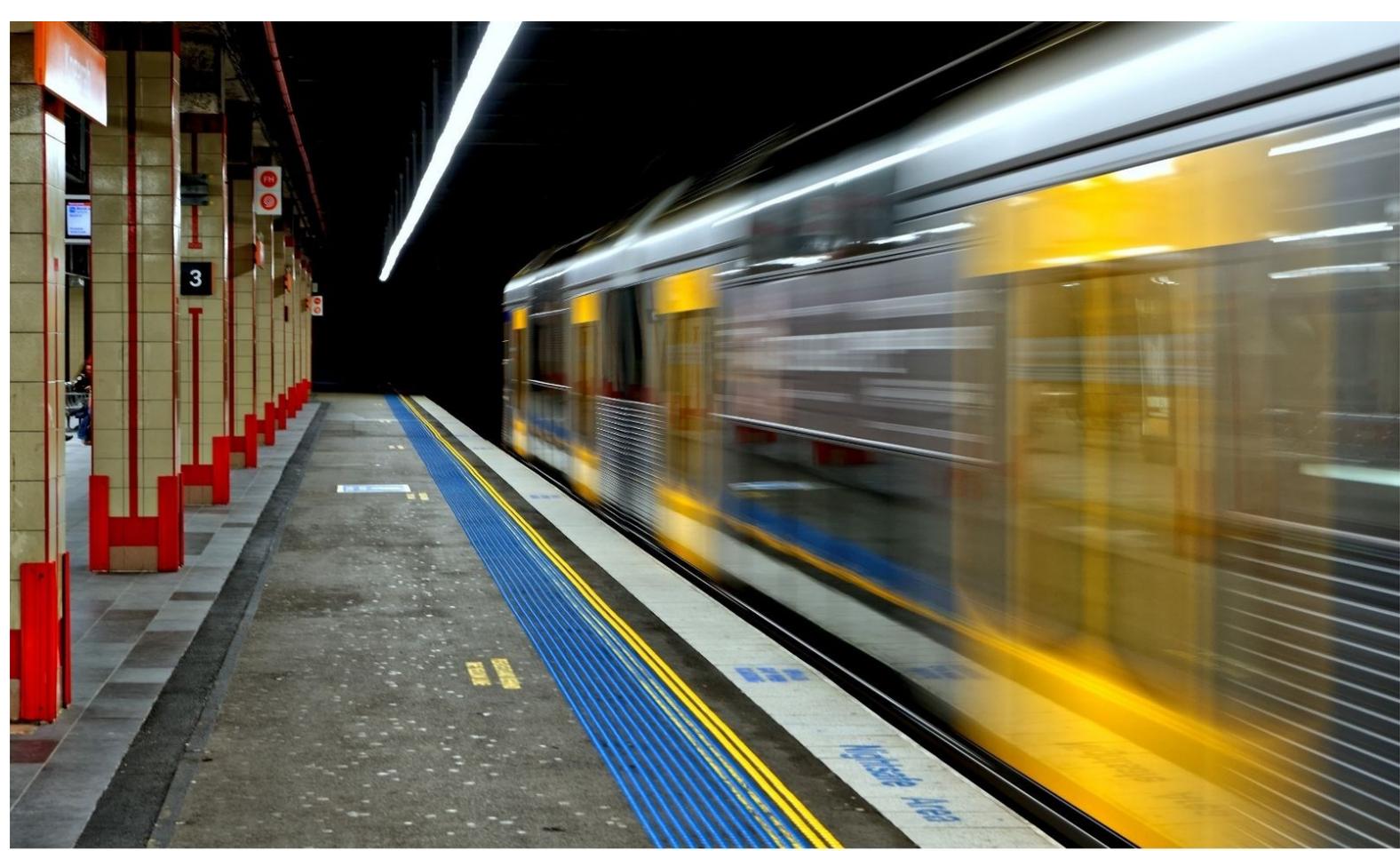
la Société des Arts graphiques d'Hellemmes reçoit le soutien moral et financier du Comité des Activités Sociales Interentreprises des cheminots de Nord pas de Calais (CASI).



Depuis 1945, date de sa création, de nombreux photographes cheminots sont passés par la Société des Arts Graphiques. Des procédés anciens au tout numérique, en passant par l'argentique, ils ont connu cette évolution et se sont adaptés au fil de toutes ces années. De plus, aujourd'hui, les restructurations de l'entreprise, les changements de modes de vie ont modifié profondément la pratique de cet art entre autre, pour passer du tirage à l'exposition.

Basée sur Lille-Hellemmes, l'association s'ouvre désormais au territoire Nord/Pas de Calais pour recruter plus de cheminotes et cheminots actifs et retraités.





DOUAI : 2020 / 2021, un nouvel exercice prometteur ...

Comme chaque année et dès la rentrée de septembre, de nouvelles disciplines viendront compléter celles déjà existantes. Les cours auront lieu durant toute l'année scolaire, en soirée les lundis, mardi, jeudi et vendredi et toute la journée les mercredis et samedis selon un programme propre à chaque activité. Ils sont assurés par des professeurs diplômés d'Etat dont quelques nouveaux arrivants et s'adressent à tous les publics, y compris les jeunes enfants, avec des séances d'éveil corporel et d'initiation à la danse.

Nous prévoyons de présenter nos cinq spectacles de danse (deux de danse classique et trois de danse modern'jazz et disciplines de la Broadouai academy) en juin 2022 à l'hippodrome de Douai en espérant que les conditions sanitaires liées à la pandémie de coronavirus le permettront.

Raymond Guéry, Président,

Disciplines proposées

Section Danse Classique

Nathalie Fontaine, directrice artistique
Téléphone : 06 81 70 55 14
Danse classique et perfectionnement "pointes".

Section "Broadouai Académie"

Isabelle Bail, directrice artistique
Téléphoné : 06 61 99 90 73:
Danse modern'jazz, barre au sol, cours de chant ,

Nouveautés

Danse contemporaine, Danse Hip Hop / Street,
Dances du monde : africaines, orientales, bollywood...)
Dances en couple (salsa, rock, tango..)
Cours de Théâtre, Séances de Yoga

Section Musique

Céline Brus, professeur
Téléphone : 06 77 29 48 41
Éveil musical
Cours individuels de piano,
Cours collectifs de formation musicale

B R O A D O U A I

La Broadouai s'agrandit!

**Tous niveaux !
Dès 3 ans !
2 cours d'essai !**

Nouveau !
Danse contemporaine
Danse Hip-Hop / Street
Danse du monde (africaine, orientale, bollywood...)
Danse en couple (salsa, rock, tango...)
Cours de théâtre
Yoga

Et toujours
Danse Modern'Jazz
Hip-Hop
Cours de chant
Barre au sol

**Une équipe de profs
exceptionnelle !!**

Rejoignez-nous ! Une aventure incroyable à vivre et revivre !

Rodrigue Smozzyk Alexia Magne François Debaecker Isabelle Bail Mélody Anderson Michel Villain Lisa Lemaire

Directrice artistique : Isabelle Bail

**Pré-inscriptions dès maintenant !
et inscriptions le 1er septembre
10h-19h Bowling de Douai**

Facilités de paiement !

LAICF
QUAI 21
Infos :
06.61.99.90.73
broadouai.uaicd@gmail.com
Facebook : Studio Danse Douai-uaicd

Contact de l'association

Raymond Guéry, président - Téléphone : 03 27 87 59 98

Courriel : guery.raymond@orange.fr - Site internet : www.danseclassiquedouai.com



Modélisme ferroviaire

MONTDIDIER : relançons nos activités...



Avec les diverses restrictions sanitaires que nous connaissons, les manifestations nationales ont toutes été reportées sur l'année prochaine, par contre, dans l'immédiat, afin de relancer notre discipline et surtout permettre aux modélistes de se retrouver, les associations de modélisme et de patrimoine ferroviaire du Comité Nord ont programmé une rencontre amicale en Picardie, à Montdidier plus précisément (ligne SNCF Compiègne-Longueau), les 20 et 21 novembre.

Durant ces deux jours, les modélistes procéderont, comme durant un Rassemblement Module Junior sur le plan national, à l'assemblage d'un réseau Module Junior, dans le but de faire circuler les trains, mais aussi, d'étudier la mise en place de certaines règles ferroviaires, adaptées au modélisme, en s'inspirant du grand Chemin de fer, comme la confection d'un graphique de circulation, la création d'un roulement de rames, etc...

Pierre Lherbon

Également, ce rassemblement nous donnera l'occasion d'échanger sur les derniers travaux en cours et de programmer des stages. Les dernières études Arduino seront commentées, et sera présenté un dispositif pour limiter des conséquences des déclenchements de courts-circuits lors de l'exploitation d'un grand réseau en mode digital.

Suite à l'édition des dernières normes «Module Junior», une présentation du Module Junior Techno (pour les enfants de 6-11 ans) sera également effectuée. Chaque association pourra commenter ses travaux, ses projets à venir, et les grands rendez-vous à ne pas manquer, comme la 9^e édition de Tergnier Model'Expo, prévue les 8 et 9 octobre 2022.

Pour le patrimoine, le Comité Nord a retenu dans le cadre de l'Année Européenne du Rail, une présentation des objets du quotidien des cheminots. Avec cette rencontre amicale, nous souhaitons préparer l'année 2022 et permettre les échanges indispensables entre les modélistes et les conservateurs du patrimoine pour le bonheur de tous.

RENCONTRE AMICALE A MONTDIDIER

Commission Technique Régionale Modélisme et Patrimoine Ferroviaire

Avec l'absence des manifestations depuis le mois de mars 2020, le Comité Nord de l'UAICF vous propose une nouvelle initiative afin de maintenir ce lien indispensable qui doit exister entre les adhérents, avec l'organisation (1) d'une rencontre amicale les 20 et 21 novembre à Montdidier. Le but de cette rencontre est de passer un weekend convivial, « de s'amuser » autour de notre loisir et de développer un projet régional pour gérer, comme en réalité, l'exploitation de nos réseaux de « petits trains ». Pour concrétiser ce projet, une délégation se rendra à Madrid, du 11 au 14 novembre, pour exploiter un réseau modulaire avec les modélistes espagnols du groupement CIM-HO.

(1) Sous réserve de l'évolution de la crise sanitaire



Le programme (sous réserve de modification)
l'ordre du jour de la CTR sera adressé vers le 15 octobre

Samedi 20 Novembre

9h30 à 12h00 Arrivée des participants
10h00 Commission régionale
12h30 Repas
14h00 Installation du réseau Module Junior
16h30 Pause
17h00 Etude d'un graphique de circulation du réseau
19h00 Repas
20h00 Soirée Patrimoine (projection de photographies)

Dimanche 21 Novembre

10h00 Jeu sur le réseau (avec le graphique de circulation)
12h30 Repas
15h00 Démontage du réseau
16h00 Fin de la rencontre

Au niveau du Patrimoine Ferroviaire, nous avons réservé la soirée du samedi pour l'animation de plusieurs projections de photographies, à thème ferroviaire, (30 photos maxi par thème) que chaque participant pourra commenter avec l'assemblée soit sous la forme d'un exposé ou soit sous la forme d'un jeu de questions/réponses.

La commission régionale Modélisme et Patrimoine Ferroviaire profitera de cette rencontre pour se réunir et définir un calendrier des manifestations pour notre discipline en 2022.

UAICF
Comité Nord

Début octobre une fiche d'inscription "technique" sera adressée aux associations inscrites à la rencontre pour enregistrer les modules qui seront assemblés (Modélisme), et pour inscrire les thèmes des photographies (Patrimoine).







À LA SAINT-GLINGLIN

Mais quel est donc ce saint au nom étrange et comique qu'on ne trouve nulle part au calendrier catholique ? Simplement parce que ce saint, vénéré par les procrastinateurs, n'a jamais existé...

En fait, l'expression "à la saint *glinglin*" vit le jour en 1897. Issu du latin *signum*, le mot *seing* signifiait signal en ancien français et était employé pour désigner le son de la cloche puis celui de la cloche elle-même. **GLINGLIN** viendrait d'un dialecte de l'est de la France dont les verbes *gingler* ou *glinguer* signifiaient sonner ou résonner, lesquelles avaient pour origine le verbe allemand *Klingen*, sonner en français.

Plus un jeu de mot qu'une référence à une date arrêtée du calendrier, "à la saint Glinglin" (sein Glinglin), renvoie une chose, un événement au moment où les cloches sonneront mais sans savoir quand... peut-être jamais.

RENOYER AUX CALENDES GRECQUES

Les *Calendes* auxquelles il est fait référence indiquaient le premier jour de chaque mois mais seulement chez les Grecs. Dans la Rome antique, le mot *Calendae* désignait le jour où les créanciers allaient réclamer leur dû aux débiteurs qui, trop souvent, les faisaient attendre... C'est pourquoi ce mot est apparu dans cette expression qui veut dire qu'on ne répondra pas spontanément à une demande ou une exigence.



Chez les Grecs, le calendrier ne se basait que sur les cycles lunaires et solaires. La fête qui célébrait la nouvelle lune, le premier jour de chaque mois, se nommait *Néoménie*, le nouveau mois. Ainsi, on comprend mieux pourquoi *Renvoyer une affaire aux Calendes grecques* équivaut à dire : *Remettre à une époque qui n'arrivera jamais...*

Gâteau soufflé au citron coulis de coco

les recettes de Nathalie



approuvé par Léonard

Ingrédients

pour 6 personnes

pour le coulis de coco

5 oeufs
50 g de beurre fondu
20 cl de lait
150 g de sucre
2 citrons (bio)
50 g de farine
20 g de Maïzéna
sucre glace et sel



les étapes...

le gâteau

Séparez les jaunes des blancs d'oeufs puis **fouettez** les jaunes avec le sucre jusqu'à blanchiment.

Incorporez le lait et le beurre. Incorporez le zeste des citrons puis le jus.

Tamisez la farine et la féculé (Maïzéna) puis **incorporez** à l'appareil précédent.

Fouettez les blancs en neige ferme avec le sel puis **incorporez** les à la préparation précédente.

Versez dans un plat et laissez **cuire** 40 min au four préchauffé (th 6-180 ° c).

le coulis coco

Faites réduire 5 min. le lait de coco avec le sucre puis laissez tiédir.

Et si vous n'aimez pas le coco, vous pouvez faire fondre du chocolat avec un peu de crème fraîche ou du lait... Libre court à l'imagination !

Hu**u**our

MAIS JE N'EN SAIS RIEN MOI...
TÉLÉPHONEZ À LA SNCF !!!

C'EST QUI ?



UN IMBÉCILE QUI VOULAIT
SAVOIR SI LA VOIE ÉTAIT LIBRE !

OUPS !



Les Magiciens d'Abord
Présentent



SOIRÉE FANTASTIQUE

- spectacle magique -

Réservations



(helloasso.com)

Théâtre Traversière
15 bis Rue Traversière - 75012 Paris

20 NOV
2021

20H

TARIFS

Adulte : 15€

Enfant : (-12ans) : 5€

INFORMATIONS

jimmyloock@gmail.com

