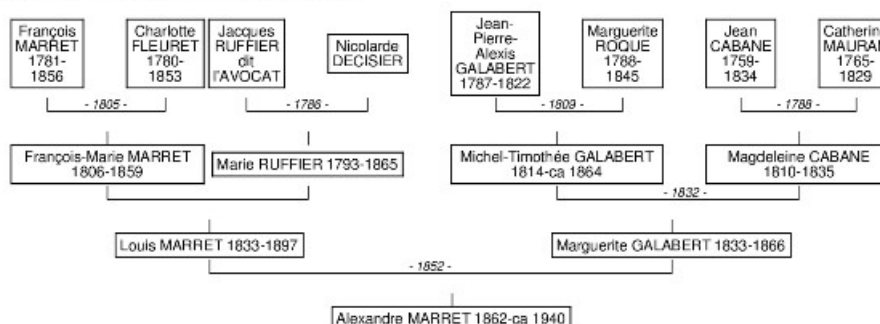


## Alexandre Marret.

### Ascendants d'Alexandre MARRET



Export proposé par Geneanet - Arbre en ligne : mowezmicholn - <https://gw.geneanet.org/mowezmicholn>

1/1

Alexandre est mon arrière-grand-père (côté maternel, le grand-père de ma mère)

Il est né le 12 Mars 1862 au domicile de ses parents, au 13 rue de Penthièvre, à Lyon 2ème. Je ne connais ni la date ni le lieu de son décès. Il est probablement décédé avant 1945 puisque l'ordonnance n° 45-509 du 29 Mars 1945 impose la transcription de l'acte de décès en marge de l'acte de naissance du défunt, or aucune mention de décès sur son acte de naissance.

Alexandre était le fils de Louis (1833/1897) né à Saint Jean de Maurienne, en Savoie (73) et de Marguerite Galabert (1833/1866) née à Frontignan (34) et décédée à Lyon en 1866, à l'âge de 33 ans.

Alexandre n'a pas connu son grand-père paternel, François né à Montmélian en Savoie et décédé à Lyon en 1859 à l'âge de 53 ans. Sa grand mère Marie Ruffier, l'épouse de François, est décédée en 1865 alors qu'Alexandre était âgée de 3 ans, il n'avait donc aucun souvenir d'elle.

Du côté maternel, Alexandre n'a pas connu les parents de sa mère, Michel-Thimothée, son grand-père né à Frontignan dans le département de l'Hérault (34) et décédé à Frontignan autour de 1864 et sa grand-mère, Magdeleine Cabane née en 1810 à Frontignan et décédée en 1835 à Lyon.

Alexandre est âgé de 4 ans lors du décès de sa mère, Marguerite, le 16 Septembre 1866.

Marie-Antoinette, sa sœur est décédée le 23 janvier 1865 et Louise-Françoise le 20 septembre de la même année. Malgré son jeune âge on peut penser que ces décès ont impacté son subconscient durant des années.

Marguerite, sa mère, est peut-être décédée des suites liées à l'accouchement de sa fille Marie-Antoinette, née le 27 Juillet 1866, mais également d'épuisement lié à neuf accouchements en dix ans, de l'année 1852 (union avec Louis) à la date de son décès en 1862.

De plus, les épreuves psychologiques n'ont pas épargné Marguerite puisque six de ses enfants décèdent avant sa propre disparition : Michel-Marie (1855) Marc-Aurel ( 1857) Antoine (1858 ) Louis (1861) Louise- Françoise (1865) Marie-Antoinette (1865)

Malgré le recul et la disparition des disettes, la mortalité reste très importante en raison du manque d'hygiène et des maladies, rougeole, scarlatine, typhoïde, diphtérie, grippe, coqueluche, oreillons, paludisme, variole ( près de 200.000 décès en France en 1870-1871) tuberculose ( environ 10% de décès) choléra, maladies de carence et maladies vénériennes comme l'indique, chaque année le taux élevé de conscrits réformés pour ce motif.

Louis, père d'Alexandre, se remarie avec Marie Daclin en Septembre 1868 soit 2 ans après le décès de Marguerite. Il a alors trois enfants à charge, Françoise, 11 ans, Alexandre, 6 ans et Marie-Antoinette, 2 ans.

Françoise, la sœur d'Alexandre quittera le foyer familial pour se marier avec Joseph Fontaine alors qu'Alexandre est âgé de 12 ans.

Marie-Antoinette âgée de 2 ans au moment du mariage de son père est probablement décédée très peu de temps après puisqu'il n'est fait aucune mention d'elle par la suite.

De l'union de Louis et de Marie naîtront 6 enfants, 4 garçons et 2 filles qui seront les demi-frères et sœurs d'Alexandre et de Françoise.

A la lecture des actes de mariage de ses frères et sœurs, on remarque qu'Alexandre a été témoin en 1892 au mariage, de son demi-frère, Claude-Marie avec Louise Laurent. Il était peut-être proche de Claude puisqu'il avait vécu à ses côtés, au foyer de leurs parents pendant 14 ans.

On peut penser qu'Alexandre est entré à l'école primaire en Septembre 1868 et qu'il a été scolarisé jusqu'à l'âge de 14 ans en 1876. Il savait parfaitement lire, écrire comme l'indique le niveau 3 d'instruction sur son livret militaire.

Alexandre a probablement quitté l'école vers 1876 pour commencer à travailler. Dans les actes consultés il exerce les professions de tourneur, d'ajusteur mécanicien à la Cie des chemins de fer et enfin de tapissier.

Le monde du travail de 1876 à 1882.

Les enfants et les filles mineures ne peuvent être employés à un travail industriel, dans les manufactures, fabriques, usines, mines, chantiers et ateliers avant l'âge de 12 ans. Ils ne doivent pas travailler plus de douze heures par jour divisées par des repos. La loi du 19 mai 1874 détermine les conditions de travail des enfants et des filles mineures employés dans l'industrie.

De 1804 à 1870, la France a vécu sous des régimes politiques plus ou moins autoritaires : premier empire, restauration, monarchie de Juillet, deuxième République, second Empire. Le régime républicain et la démocratie représentative n'ont été que des expériences passagères.

Sous le second empire, les salaires sont inférieurs au coût de la vie. L'un des hauts fonctionnaires favoris de Napoléon III, le baron Haussmann, note que plus de la moitié des Parisiens vivent dans une pauvreté voisine de l'indigence même s'ils travaillent onze heures par jour.

Au XIXe siècle, les ouvriers sont très mal payés, les conditions de travail sont très dures, certains gémissent sous le poids de l'exploitation sans cesse accrue : privés d'argent, affamés, ils manquent de logements, et vivent dans une horrible promiscuité. Corruption et vices règnent, et l'existence de ces malheureux, auxquels une étincelle pourrait rendre leur dignité d'hommes, se passe entre l'alcool et les femmes.

Un ouvrier est un travailleur qui n'a que ses bras à louer pour obtenir un salaire.

Telle est la vision que nous propose Zola. "Il faut les voir arriver chaque matin en ville, et en partir chaque soir. Il y a parmi eux une multitude de femmes pâles, maigres, marchant pieds nus dans la boue....et un nombre considérable de jeunes enfants couverts de haillons tous gras de l'huile tombée sur eux pendant qu'ils travaillaient..." Les enfants travaillent pour aider la famille.

Dans l'impression sur étoffes par exemple les enfants travaillent neuf à onze heures par jour, dès l'âge de huit ans et douze heures entre quatorze et seize ans. En 1851, une nouvelle loi limite la durée de travail journalier à dix heures au-dessous de quatorze ans et ce jusqu'à l'âge de seize ans.

L'ouvrier plaint pas des conditions de travail déplorables. : "Pensez donc, on vient ici en sortant de l'école et on s'en va que quand on n'est plus bon à rien".

Dans les usines, le bruit est permanent, la température est élevée l'été et glaciale l'hiver. La malpropreté règne dans tous les ateliers, entre autres à cause de l'utilisation d'huile.

L'insécurité est présente tout au long des journées, l'ouvrier est toujours menacé par la chute de pièces, des machines qui cassent.... Les machines avec lesquelles les ouvriers travaillent ne sont pas sécuritaires : elles mènent souvent à des blessures et parfois même à la mort de certains travailleurs.

Le travail dans les fabriques est très éprouvant physiquement comme moralement. Aux déplorables conditions de travail s'ajoute la fatigue des trajets : comme la plupart des ouvriers habitent à la campagne, ils ont de longues distances à parcourir à pied, qui leur infligent des efforts supplémentaires.

Ces faiblesses physiques et morales sont alors très propices au développement de maladies. Les usines manquent d'endroits où les gens se reposent ou prennent leur repas. Ce travail pénible

provoque un taux de mortalité plus élevé dans la classe ouvrière que dans les autres classes sociales. En 1870, on dénombre 3 millions d'ouvriers en France.



Enfants du peuple vers 1865



Enfants en usine à la forge



La lutte ouvrière se manifeste par des actions violentes. Les travailleurs sont souvent hostiles à la mécanisation c'était déjà le cas au siècle précédent et jugent les machines responsables du chômage. Certains tentent de saboter les nouvelles machines.

La vie économique de 1876 à 1881.

En 1876 on dénombre 1,5 million d'ouvrières dans l'industrie, surtout dans le textile. Elles sont employées soit en usine, soit à domicile, on les appelle "les ouvrières en chambre" et sont payées à la tâche. Après 1880, le centre de l'industrie lourde se déplace de la région stéphanoise vers le Nord et le nord et le nord est et le marché financier de Lyon perd son autonomie au profit de paris. C'est le début de l'essor de la métallurgie et de l'acier au Creusot.

Alexandre et le Service Militaire.

L'année 1882 est l'année du recensement militaire pour Alexandre. Il s'est inscrit lui-même au tableau de recensement. On apprend qu'il mesurait 1,59 m, qu'il était tourneur sur fer et qu'il savait lire, écrire et compter ( instruction primaire développée).

Alexandre fût exempté du service militaire en raison de l'atrophie du majeur de la main droite. Les exemptés peuvent être affectés à des services auxiliaires : construction de voies de chemins de fer, manutention, état-major...

Alexandre fut affecté, en tant qu'exempté, à la construction des voies de chemin de Fer à la Cie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, née en 1857 de la fusion de la Compagnie du Chemin de fer de Lyon à la Méditerranée ( LM) de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon (PL) de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève et d'une partie de la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France.

Son réseau s'agrandit avec entre autres l'exploitation d'un niveau de chemin de fer en Algérie à partir de 1863.

La loi Freycinet du 17 Juillet 1869

Le service militaire dépendait de la loi Freycinet ou "loi des Trois Ans" qui stipule que "l'obligation du service est égale pour tous". Durée de service : 3 ans en active, plus 7 ans en réserve et 15 ans en territoriale. Tirage au sort : pouvant ramener le service actif à 1 an.

Une grand partie des exemptions sont supprimées (séminariste, enseignants...) ainsi que le volontariat d'un an. Par ailleurs la loi établira la conscription dans les colonies (dites les "quatre vieilles" : Antilles, Guyane, La Réunion et les "quatre communes du Sénégal".

L'objectif du plan Freycinet , du nom du ministre des Travaux Publics est de construire de nouvelles voies ferrées pour relier les sous préfectures et les chefs-lieux de canton au réseau des chemins de fer.

En effet, dès le début des chemins de fer en France, l'armée fut consultée pour tous les projets de constructions de voies ferrées et des gares dans les zones frontières.

Loi dite " Maginot du 30 Janvier 1923.

Les entreprises industrielles ou commerciales des départements et/ ou des communes , jouissant d'une concession ou d'une subvention de l'état, réserve des emplois aux militaires et marins ayant accompli au moins quatre ans de présence sous les drapeaux, aux anciens militaires pensionnés pour

infirmité de guerre ainsi qu'aux veuves et aux orphelins de guerre. Alexandre est toujours présent au sein de la Compagnie en 1894 soit douze ans plus tard puisqu'il exerce toujours ce métier en 1894.

Histoire du développement des réseaux ferrés.

Le développement des réseaux ferrés a eu un impact certain sur la vie d'Alexandre comme sur la vie de tous les Français.

Le décret du 2 Octobre 1795 précisait que « nul ne peut quitter le territoire de son canton ni voyager sans être porteur d'un passeport ». Cette législation sera complétée ensuite par les décrets du 18 septembre 1807 et du 11 juillet 1810, et sera en vigueur jusqu'aux alentours de 1860.

Vers 1860, c'est le début de la création d'un réseau routier secondaire. Le passeport intérieur, victime des chemins de fer, tombe en désuétude.

Après 1865, sous la pression d'une opinion publique assoiffée de chemins de fer, le développement des réseaux ferrés d'intérêt local se met en place, la réalisation est à la charge des départements, des communes et des fonds privés.



En 1870, la longueur des lignes de chemin de fer en exploitation est de 17.440 kilomètres.

En 1871, la révolution du rail transforme les paysages et l'économie . Les espaces se décroissent et s'élargissent, les marchandises circulent plus vite et à moindre coût, les denrées périssables s'écoulent au loin grâce aux transports ferroviaires de nuit.

Le colportage et les foires perdent du terrain face au développement de la vente sur catalogue et par correspondance. Le roulage se développe en complément du train sur les routes départementales et les chemins vicinaux.

La batellerie à vapeurériclité, les derniers relais de poste, souvent abandonnés ou insuffisamment entretenus sont supprimés par une circulaire.

Le rail permet de diffuser les matériaux nécessaires pour amender les terres et accroître les rendements agricoles. Dans certaines régions le froment remplace le sarrasin et le seigle et certains paysans abandonnent la polyculture traditionnelle de subsistance, pour une agriculture spécialisée parfois génératrice de profit ( produits maraîchers, élevage pour l'embouche, vigne ).

Le pays compte 331.000 kms de chemins vicinaux et 24.300 kms de voies ferrées .

L'arrivée du chemin de fer accentue aussi le mouvement de migrations saisonnières ou définitives et modifie les comportements et les mentalités de la population.

L'arrivée du chemin de fer signifie également le recul de la culture du colportage.

Combien étaient-ils à partir la balle au dos ? Si on en croit la littérature, tous ou à peu près. Le physicien James David Forbes, dans son récit de 1839, après avoir relevé la politesse de manière et la pureté de dialecte de l'homme auquel il a demandé son chemin entre Venosc et La Bérarde, ajoute : J'appris plus tard qu'il n'y a peut-être pas un homme de cette vallée qui n'ait plus ou moins voyagé.



Un colporteur

La rigoureuse température des montagnes se réunit au peu de fécondité du sol pour forcer à une émigration de quelques mois par année les hommes et même les enfants dont les forces ne trouveraient pas à s'exercer sur un sol couvert de plusieurs pieds de neige.

Pendant les sept à huit mois qui constituent vraiment leur hiver, tous les habitants mâles jusqu'au dernier, sans même en excepter un, quittent leur demeure et parcourent les diverses parties de la France comme colporteurs.

Leur principal commerce étant la vente de plantes vivantes et de graines. Des plantes récoltées à peu près au hasard, des fragments de minéraux, quelques écureuils, des marmottes, offrent aux plus industriels des moyens de commerce qu'ils vont exercer quelques fois jusqu'aux extrémités de l'Europe.

Il s'agit bien souvent d'un colportage de misère, toujours à la limite de la mendicité vagabonde.

D'autres s'établissent en qualité d'instituteurs dans des communes rurales. Le reste se condamne aux travaux les plus pénibles de quelque nature qu'ils soient et partout où ils se présentent »

Ils reviennent à l'époque de leur tardif printemps, rapportant les objets nécessaires à leur consommation et que leur pays ne pourrait leur fournir.

Le chemin de fer est une véritable révolution au 19e siècle.



Le rail unifie les pays et relie les grandes capitales européennes. Il assure la circulation des produits et des hommes. Il rétrécit les espaces, notamment dans les grands États.

Les loisirs au XIXe siècle.

Les travailleurs sont à l'établi à cinq heures précises, le soir ils n'en sortent qu'à huit heures sonnées », soit treize heures de travail, l'hiver, l'été, toujours et toujours et par conséquent bien peu de loisir. Ce sont des existences bien rudes.

Les loisirs supposent des moyens financiers, et souvent ils n'ont pas la moindre pièce de monnaie pour passer leurs dimanches.

Alors on se retrouve, on devise gaiement, on fume, on joue aux cartes ou aux dominos. Parfois quelque ténor ou baryton improvisé se fait entendre puis l'heure du repos arrive...

A partir de la fin du XIXe siècle, sous l'influence notamment des sports modernes venus d'Angleterre, le goût pour l'activité physique se diffuse en France.

En 1861, le carrossier et charron parisien Pierre Michaux (1813-1885) perfectionne la draisienne en y ajoutant des pédales le vélocipède « moderne » est né.



Vélocipède de la Compagnie Parisienne - 1869 -

D'autres modifications suivent rapidement, comme le doublement du diamètre de la roue avant et l'ajout de freins, rendant le vélo plus maniable et plus sûr. Pour répondre au succès populaire



croissant et assurer la fabrication de ses engins, l'inventeur fonde la « Maison Michaux » en 1865, rebaptisée "La compagnie parisienne" après son rachat par les frères Olivier en 1869.

Première course de vélocipèdes entre Paris et Rouen en 1869

C'est en s'inspirant du succès de Michaux qu'Adolphe Clément (1855-1928) fonde en 1877 son propre atelier de fabrication à Lyon, les cycles Clément.

Il ouvre ensuite en 1878 un grand atelier à Paris. Sous le nom de Clément et Cie, son entreprise devient le plus important constructeur de cycles en France en 1886. Produites en grande quantité, les bicyclettes sont désormais fabriquées de manière industrielle et mécanisée.

Les pratiques sportives se développent, d'abord assez lentement puis de façon beaucoup plus rapide durant l'entre-deux-guerres.

Dans le même temps, ces activités, essentiellement bourgeoises, à l'origine la bicyclette est d'abord un bien de consommation réservé à une clientèle riche et sportive, sont l'objet d'un vaste processus de démocratisation.

Ainsi, dès les premières années du XXe siècle, le sport constitue l'une des principales dimensions du temps libre des ouvriers.

Le théâtre de boulevard (vaudeville) est également un loisir de divertissement à la fin du XIXe siècle. Il semble qu'il soit fréquenté par toutes les classes sociales.

C'est aussi l'apparition du café concert. L'entrée est libre et l'établissement se paie sur la consommation. Il n'y a pas d'annonce de programme, on y entre « comme dans un moulin » et c'est un spectacle permanent. Il n'y a aucune obligation d'élégance vestimentaire : on côtoie le haut de forme et le vêtement de travail. On boit, on fume, on circule. On va dans les salles de billard, on cause à haute voix, on apostrophe même les artistes.

Cette absence de cérémonial, ce public mêlé, distingue le *Caf' Conc'* de tous les autres spectacles. Le bourgeois vient s'encanailler ; le calicot, la cousette, le boutiquier, l'étudiant viennent s'y amuser. Le *Caf' Conc'* va devenir, par excellence, un loisir populaire urbain, bien moins cher qu'un théâtre !

Nous sommes en 1882, Alexandre ( 20 ans) vit avec son père, sa belle-mère et ses demi-frères et soeurs, Claude (14 ans) Jacques (12 ans) Eugène( 7ans) Alexandrine ( 2ans) au 71 rue Sébastien Gryphe à Lyon 7eme.

Le café-concert est donc en vogue et c'est peut-être, qui sait, le lieu de rencontre d'Alexandre et de Pauline (18 ans)

