Du « chemineau » au « cheminot »

Le contraste est brutal... entre la condition des hommes occupés sur les chantiers de construction des chemins de fer et celle des agents qui seront chargés à leur suite de l'exploitation de ces mêmes installations. Les compagnies s'emploieront à conserver leurs premières recrues, possiblement rebutées par de longues journées de travail passées debout à garder les voies, ou sur la plateforme de la locomotive ou dans la guérite d'un wagon : outre l'emploi assuré (sauf faute professionnelle, ivresse...), des services médicaux garantissent des soins gratuits en contrepartie des risques d'accident ou de maladie imputables aux conditions de travail.

Ainsi naît la philanthropie intéressée des compagnies. Rien de tel sur les chantiers du rail, où des terrassiers musclés, habiles à manier la pioche ou la pelle, étaient exposés aux chutes, écrasements, explosions... Juriste réputé, ministre de la Justice en 1840, Vivien recevra en octobre 1848 le portefeuille des Travaux publics. Mission : relancer les chantiers de chemins de fer en panne depuis 1847. Ainsi, le 15 décembre, encourageant ainsi cette relance, un arrêté institue un service obligatoire de soins gratuits aux ouvriers blessés.

Les difficiles conditions de travail, de logement, de cohabitation sociale qui demeurent, attireront l'attention humanitaire de quelques observateurs, tel le docteur Lamotte chargé des soins médicaux sur un chantier normand. De ces concentrations de « chemineaux » nomades, redoutés dans les campagnes, naîtront en quelques décennies de précieux « cheminots » qualifiés et rivés à des compagnies recruteuses aux petits soins...

Georges RIBEILL

SOMMAIRE

ACTUALITÉS
Trois associations françaises mobilisées pour un viaduc **p. 6**
HistoRail® fait revivre un simulateur SIMBASE de BB 22200 **p. 8**

TRAVAUX
Les chantiers de construction des chemins de fer au XIX[e] siècle **p. 12**
Ingénieurs, entrepreneurs et ouvriers
L'enquête sociale et sanitaire du docteur Lamotte

EN COUVERTURE
Laroche, de la voie d'eau au rail. Une proximité, mais des rapports complexes **p. 42**

MAINTENANCE
Les ateliers d'Épernay (2[e] partie) **p. 52**

RÉSEAUX ÉTRANGERS
Les Schienenbus allemands **p. 76**

ACTUALITÉS LITTÉRAIRES
Lu pour vous **p. 113**

DR

DR

DR

Photo de couverture : en gare de Laroche-Migennes, une 220 B « coupe-vent » de la Compagnie du PLM (SNCF-SA 3 Sud-Est).

Historail. 4, rue de La Michodière, 75002 Paris

Directeur de la publication : Vincent Lalu. **Conseiller éditorial :** Georges Ribeill (ribeillgeorges@orange.fr).
Rédacteur en chef adjoint, secrétaire de rédaction : Jean-Charles Blaison. **Maquette :** Olivier Fossier, Frédéric Demarquette.
Ont contribué : Jean Dauphin, Claude Garino, Pierre Guy, Philippe Hagnier, Jacques Ragon, Marylin Remond.
Publicité : Émilie Podsadni (tél. : 07 82 27 77 84 - emilie.podsadni@laviedurail.com), Sandrine Rousset (tél. : 07 81 60 13 46 - sandrine.rousset@laviedurail.com). **Abonnements et vente au numéro :** abonnement@laviedurail.com Tél. : 01 49 70 12 20 - du lundi au jeudi de 9 à 12 h et de 14 à 17 h. **Directrice des ventes et du marketing :** Victoria Irizar. **Fabrication :** Pascal Riffaud. **Internet :** Pierre Lalu. **Impression :** Estimprim, ZI la Craye, 25110 Autechaux.
Historail est une publication des Éditions La Vie du Rail. SA au capital de 42 343,41 euros. **Président du conseil d'administration :** Vincent Lalu.
Président d'honneur : Pierre Lubek. **Principaux actionnaires :** *Le Monde*, Vincent Lalu. **Durée de la société :** 99 ans. **RCS Paris** B334 130 127.
Numéro de commission paritaire : 0727 K 88886. **ISSN** 1957-5971. **Siège :** 4, rue de La Michodière, 75002 Paris - Tél. : 01 49 70 12 00.

Le titre *Historail* a été retenu avec l'autorisation du musée du Chemin de fer HistoRail® de Saint-Léonard-de-Noblat.

DR

(ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv/DR.

Trois associations françaises mobilisées pour un viaduc

Garabit, plus haut viaduc du monde lors de son achèvement en 1884, inscrit en 1965 et classé Monument Historique en 2017, constitue un ouvrage d'art majeur du patrimoine ferroviaire français. Il demeure également un élément essentiel de la ligne Intercités Béziers – Clermont-Ferrand.

Les associations Les Amis du Viaduc de Garabit (AMIGA), basée à Coren-les-Eaux dans le Cantal, l'Association des Descendants de Gustave Eiffel (ADGE), sise à Paris, et Eiffel né à Dijon, association bourguignonne, travaillent depuis plusieurs années de concert pour porter la nécessité d'une rénovation de la protection anticorrosion du viaduc, indispensable à la préservation de la structure métallique. Elles rappellent à ce titre les mots de Gustave Eiffel : « On ne saurait trop se pénétrer du principe que la peinture est l'élément essentiel de la conservation d'un ouvrage métallique et que les soins qui y sont apportés sont la seule garantie de sa durée. »

Leur mobilisation a été entendue. Le 8 avril 2026, à l'issue d'un déplacement en Lozère, le Président du groupe SNCF Jean Castex a fait halte à proximité de l'ouvrage et a échangé longuement avec les représentants des associations ainsi qu'avec des élus locaux.

Les associations ont remercié le Président pour la qualité des échanges et la continuité du dialogue entretenu avec SNCF Réseau depuis plusieurs années.

Elles ont pris acte des éléments jugés rassurants présentés par les experts concernant la surveillance et les opérations de maintenance du viaduc. Elles ont toutefois fait part de leurs préoccupations quant à l'évolution de la protection anti-corrosion des structures

Le 8 avril dernier, le PDG du groupe SNCF a posé, aux côtés des représentants des associations de défense du viaduc de Garabit, devant cet ouvrage emblématique (DR).

Travaux préparatoires à la remise en peinture du tablier en 1992, première phase d'une opération menée en plusieurs étapes, qui s'est poursuivie avec l'arche en 1993, puis les piles en 1998 (DR).

Le PDG du groupe SNCF a demandé à SNCF Réseau d'établir, pour le premier semestre 2027, une évaluation précise du coût de la rénovation.

métalliques, qu'elles estiment fragilisée par le temps, et ont formulé deux demandes principales :

- clarifier et accélérer les études préalables jusqu'au lancement des travaux ;
- anticiper la mobilisation des financements parallèlement aux études, en désignant un chef de file chargé de coordonner les réflexions et d'organiser le tour de table des financeurs.

Le PDG du groupe SNCF a demandé à SNCF Réseau, représenté par sa directrice régionale Auvergne-Rhône-Alpes, Béatrice Leloup, d'établir, pour le premier semestre 2027, une évaluation précise du coût de la rénovation. Les trois associations ont remis au Président la plaquette argumentaire intitulée « SAUVONS LE VIADUC DE GARABIT ! » et ont réaffirmé leur engagement à accompagner l'avancement rapide des démarches engagées. Elles expriment l'espoir d'un lancement effectif d'un programme de rénovation d'ensemble du viaduc, avec une perspective d'achèvement au début des années 2030, soit près de quarante ans après la dernière campagne de remise en peinture.

Les associations signataires : Les Amis du Viaduc de Garabit (AMIGA) *et* Eiffel né à Dijon, *créées en 2018 et présidées respectivement par Patricia Rochès et Benoît Vervandier ;* l'Association des Descendants de Gustave Eiffel (ADGE), *créée en 1995 et présidée par Olivier Berthelot-Eiffel.*