

## LES CHEMINS DE FER ET L'ARMÉE FRANÇAISE après la guerre de 1870

*Nota : Les renseignements précédents ont été fournis par le Cercle Généalogique des Cheminots*

A la veille de la guerre de 1870, il existe 3 compagnies dotées de matériel spécifique pour effectuer des travaux voies ferrées.

Ces compagnies sont issues des 1<sup>er</sup> Compagnies de chaque Régiment de Génie.

**Le 30 septembre 1872**, Les 1<sup>ere</sup> et 2<sup>e</sup> Cie du 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup>, et 4<sup>e</sup> Régiment de Génie sont affectés au Travaux VF. Par décret du 03/01/1876 ces 6 compagnies sont regroupées à Versailles.

Ces compagnies sont désignées de « Bataillon des Ouvriers ».

Elles ont réalisé des travaux en Afrique du Nord.

**En 1886** la 20<sup>e</sup> Compagnie du 1<sup>er</sup> Régiment du Génie vient renforcer cet élément.

L'instruction se poursuit, en liaison avec les Compagnies privées de Chemins de Fer, car les régiments du Génie envoient des détachements à Versailles pour un stage de un mois qui sera complété par une période sur le réseau privé ferroviaire.

La coopération en mai 1887, lorsque l'exploitation de la ligne Chartres - Orléans est confiée à un détachement permanent de sapeurs des chemins de fer pour parfaire l'instruction des cadres et sapeurs en matière d'exploitation de ligne et de traction.

**Le 11 juillet 1889**, le **Président CARNOT** crée le 5<sup>e</sup> Régiment du Génie dit Régiment de sapeurs de chemin de fer qui comprend :

- **Trois Bataillons de quatre Compagnies**
- **Une Compagnie de Sapeurs-conducteurs.**

Ces 12 Compagnies sont prélevées dans les quatre régiments de génie existants.

Après sa création en 1889, le 5<sup>e</sup> Régiment du Génie hérite de l'exploitation de la ligne Orléans Chartres et détache 2 capitaines 4 lieutenants et 240 hommes de troupe ( instruction du 25 avril 1890)

La **Compagnie du Paris – Orléans** conserve la gestion des gares de Chartres, Orléans et Voves.

Seules la gare de Patay et cinq autres stations sont mises à la disposition des militaires qui doivent permettre aux cadres subalternes de pratiquer un service complet.

Deux postes de bifurcation offrent la possibilité de former des aiguilleurs.

Un trafic de 10 trains permet la formation d'un nombre suffisant d'agents : les militaires prennent en charge le mouvement des trains le service à grande vitesse et éventuellement de la conduite sous réserve d'avoir suivi un stage au dépôt de Chartres.

### RAPPORTS ENTRE LE 5<sup>E</sup> RÉGIMENT DE GÉNIE ET LES 7 COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER

Conformément au règlement du 28/11/1891, les Sapeurs des Chemins de Fer peuvent être détachés dans les réseaux.

L'ordre de service n° 116 en date du 23/07/1892 restera applicable jusqu'à fin septembre 1907., date à laquelle l'ordre de service du 07/09/1906 entrera pleinement en vigueur.

La convention passée le 18/11/1891 entre l'Etat et les 6 grandes Compagnies des Chemins de Fer a été remplacée par une nouvelle convention qui est intervenue à la date du 20/03/1906.

A des fins initiatiques, il pourra être mis une section de lignes ferrées à la disposition de l'Armée.

Après entente préalable, certaines compagnies du 5<sup>e</sup> RG pourront être détachées sur les réseaux en vue d'exercer, à titre d'exercice, des travaux de pose et de réfections des voies.

De plus en cas d'accident, a la demande des Administrations des Chemins de Fer, le 5<sup>e</sup> RG pourra envoyer des détachements pour aider à rétablir le réseau perturbé.

Une convention spéciale est mise en place pour régler les conditions d'emploi opérationnel et de transport de ces détachements.

Tous les ans, sur proposition des Administrations des Chemins de Fer, environs 240 jeunes soldats, pris parmi les jeunes gens employé au 7 grands réseaux de Chemins de Fer, seront incorporés au 5<sup>e</sup> R G (Bataillons des Sapeurs des Chemins de Fer) .

Ils seront choisis, suivant des proportions prédéterminées :

-- **Les 2/3 au service de la voie**

-- **Le 1/6 au service de la traction**

-- **Le 1/6 au service de l'exploitation**

Les propositions d'affectation seront faites pour le 1<sup>er</sup> juin de chaque année en vue de l'incorporation qui devra avoir lieu en octobre, en faisant mention de leur volontariat éventuel et de leur qualification.

Les employés de Chemins de Fer, domiciliés en France et passant dans la disponibilité seront classés comme réserviste du 5<sup>e</sup> RG et lorsqu'ils seront affectés dans l'armée territoriale, seront non disponibles en cas de mobilisation.

Il est prévu une étude individuelle, au cas par cas, suivant les besoins des Compagnies de Chemins de Fer du classement des réservistes dans la « non-disponibilité ».

Ces dispositions seront revues tous les ans.

Un pourcentage d'Officiers de réserve, déterminés d'après leurs fonctions civiles est prédéterminé aux seins des diverses compagnies de Chemins de Fer

Il est établi un parallèle entre l'évolution des carrières civiles et l'avancement aux seins des réserves du 5<sup>e</sup> RG

Les rapports entre les Compagnies de Chemins de Fer et l'autorité militaire seront centralisés au près du Chef de l'exploitation (agent militaire) de Bordeaux.

A cet effet il recevra, au début de chaque trimestre, des services centraux et des arrondissements de l'exploitation, de la traction et de la voie un état indiquant les mutations survenues par décès, maladies, réformes, fin de service, etc...

\*\*\*\*\*