

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 133 (1988)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Les sapeurs du rail  
**Autor:** Quartier, Vincent  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-344851>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 29.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Les sapeurs du rail

par l'adjudant sous-officier Vincent Quartier

Dans un article précédent, nous avons survolé l'historique des chemins de fer militaires et des trains blindés; pour cette parution, je vous propose de découvrir les «soldats du rail!».

Grâce à la gentillesse du général Robert Bassac, chef du Service historique de l'Armée de terre française (SHAT), que je tiens à remercier ici, j'ai pu retrouver des documents concernant l'existence d'une compagnie de sapeurs de chemins de fer du génie ayant servi en Indochine, entre 1946 et 1950. Nous allons donc examiner son infrastructure et les missions qui lui incombent au début de ce conflit qui allait embraser la péninsule indochinoise pour des décennies et, pour conclure, nous parlerons des compagnies ferroviaires françaises d'aujourd'hui.

## La Compagnie du génie de sapeurs de chemins de fer 5/10

La première compagnie de sapeurs de chemins de fer d'Extrême-Orient sera créée le 1<sup>er</sup> juillet 1946. Elle prend le nom de «Compagnie de sapeurs de chemins de fer 5/10» et sera rattachée au 5<sup>e</sup> régiment du génie (5<sup>e</sup> RG), stationné à Versailles.

## Secteur d'engagement

Grâce à une fiche établie par son commandant, le *capitaine Vaule*, datée du 22 octobre 1949, et adressée au chef du 4<sup>e</sup> bureau de l'EM des Forces armées en Extrême-Orient (FAEO), nous pouvons constater que son secteur d'engagement était loin d'être restreint, puisqu'il comprenait les lignes ferroviaires suivantes:

- Saïgon - Nha Trang - Nin Hoa (env. 320 km)
- Saïgon - Loc Ninh (env. 100 km)
- Saïgon - My Tho (env. 70 km)

## Composition de la compagnie 5/10

- 1 section de commandement
- 2 sections de traction
- 1 section de construction

## La section de commandement

Cette section gère administrativement l'unité. Elle en contrôle l'effectif, effectue la distribution des soldes, des vivres, de l'habillement, de l'armement et des munitions. Elle entretient et répare le parc auto de la compagnie et son matériel technique.

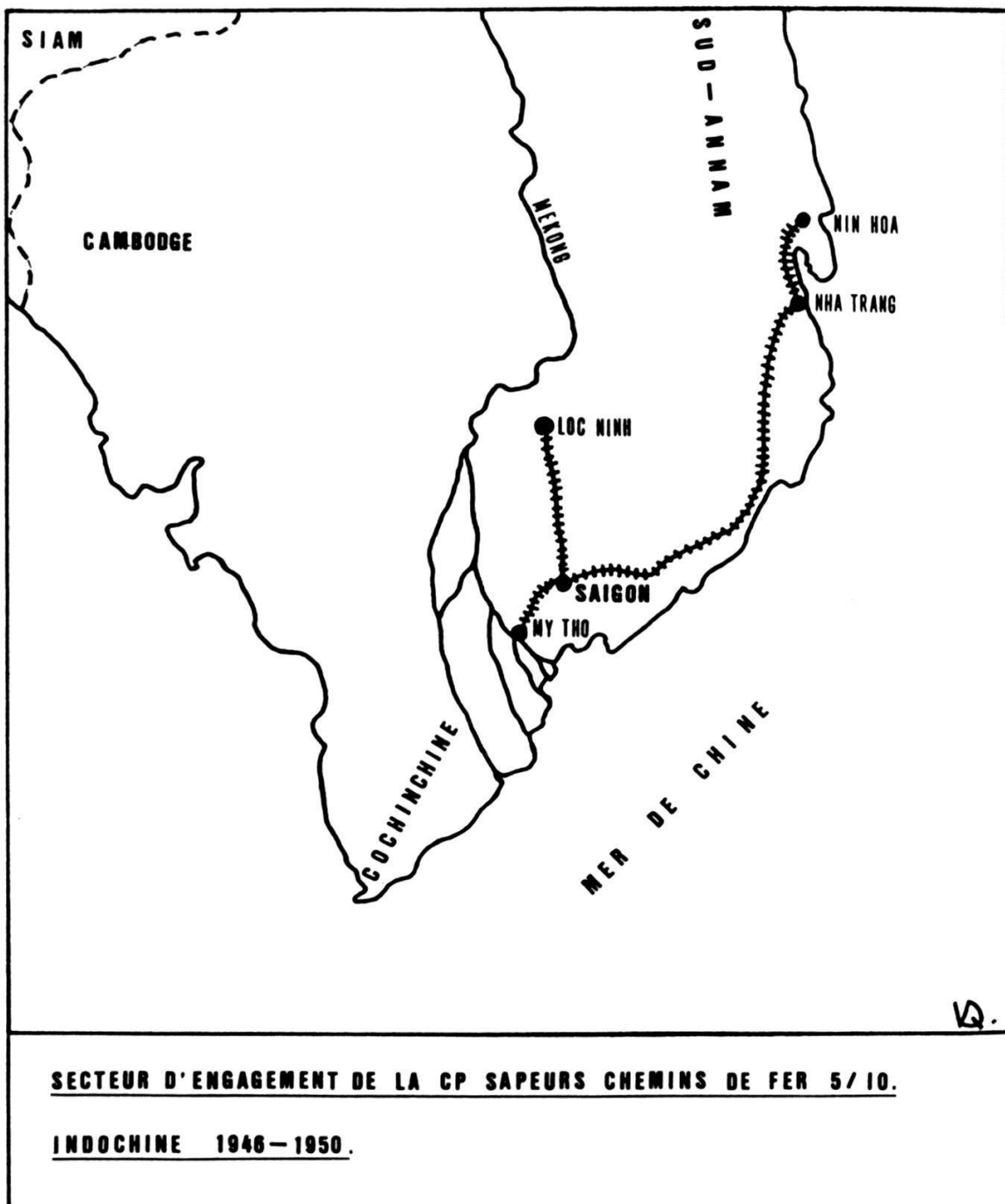
La section de commandement organise également le service de conduite des trains pour *les sections de traction*, en collaboration avec les ingénieurs civils des Chemins de fer indochinois (CFI). Elle établit aussi le programme des travaux de *la section de construc-*

tion et son ravitaillement en matériel de réfection des voies, qu'elle touche soit dans un parc du génie (armée), soit dans un parc des Chemins de fer indochinois (civil).

Toutes ces missions obligent la

section de commandement à choisir un stationnement lui fournissant :

1. des transmissions rapides;
2. la proximité d'un parc matériel du génie et d'un dépôt ferroviaire des CFI;



3. des contacts constants avec l'infrastructure civile des CFI.

C'est finalement à Nha Trang (v. carte) que le PC de la compagnie 5/10 sera établi, car cette localité possède un service de courrier aérien rapide et de bonnes liaisons radio avec Saïgon.

### Les sections de traction

Ces deux sections seront stationnées, l'une à Nha Trang (sct traction Nha Trang) et l'autre à Saïgon (sct traction Sud). Leur rôle sera de fournir des équipes composées de 3 hommes (1 mécanicien gradé, 1 chauffeur, 1 aide-chauffeur) afin d'assurer la conduite des trains, en tandem avec des équipes civiles des CFI, et ce vingt-quatre heures sur vingt-quatre.

Cette présence militaire constante dans les locomotives des réseaux sud-indochinois permet à l'EM de donner des ordres de départ et de destination, tout en maintenant le secret, ce qui ne serait pas possible avec du personnel civil. Les équipes des sections de traction assurent également la sécurité du trafic face à certaines menaces de grèves du personnel civil qui faillirent se dérouler au Tonkin, en 1946, au Sud-Annam et en Cochinchine, en 1949. Ces militaires peuvent aussi remplacer au pied levé certains agents des CFI malades ou tués à leur poste.

Lors de certaines attaques de convois par le Viêt-minh, on a pu constater des défaillances du personnel civil qui refusait de continuer à circuler ou abandonnait, par peur, les

locomotives. Avec ces équipes mixtes civiles et militaires, ce risque disparaît.

### La section de construction

Cette section, logiquement, ne possède pas de stationnement fixe; elle se déplace de chantier en chantier, selon les besoins, à bord d'un train-parc. Travaillant pour le compte de deux arrondissements des CFI, Cochinchine et Sud-Annam, ses missions portent sur deux secteurs distincts:

#### 1. *Voies et bâtiments (VB)*

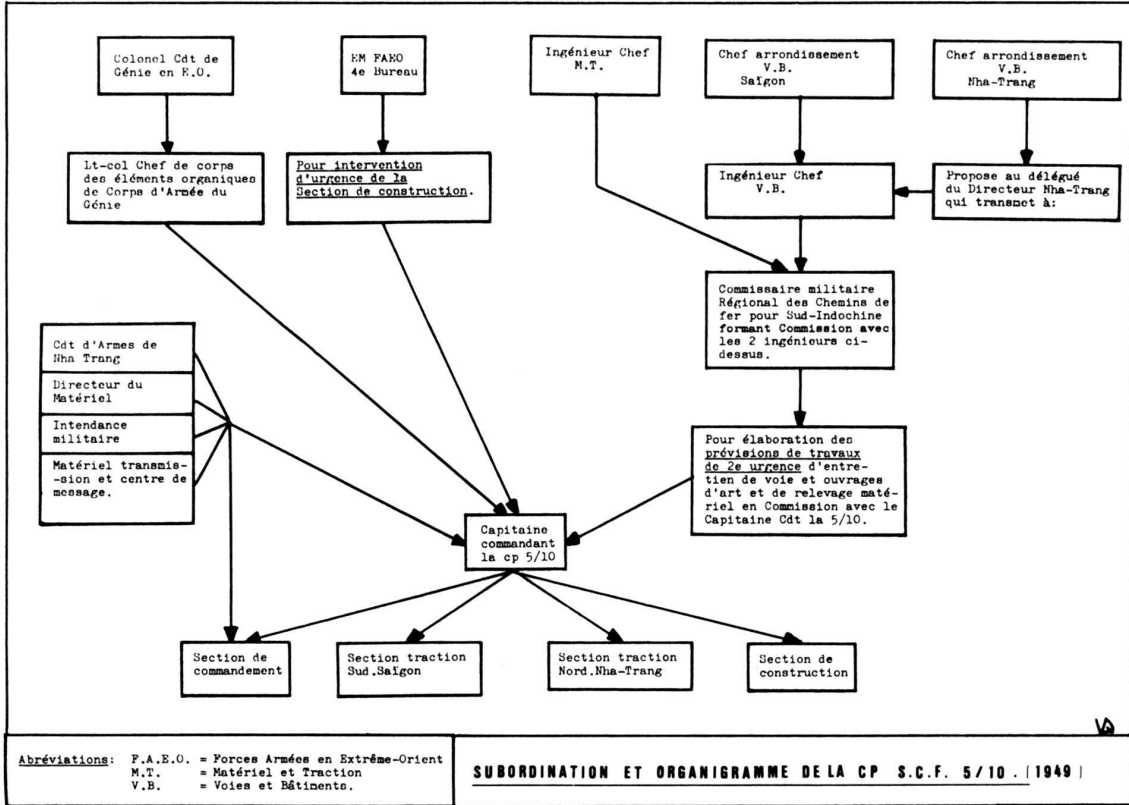
Elle rétablit le trafic lors de coupures de voies, effectue le déminage et répare ou reconstruit les ouvrages d'art.

#### 2. *Matériel et traction (MT)*

Le rôle de la section de construction pour ce secteur consiste à procéder au relevage des épaves du matériel roulant couché à la suite d'une attaque Viêt-minh ou d'un sabotage et dégager la voie au plus vite.

\*  
\* \* \*

Comme nous pouvons le constater ci-dessus, la tâche de ces «soldats du rail» en Indochine n'a pas dû être de tout repos. Imaginez ces hommes, toujours disponibles, prêts à foncer de jour comme de nuit afin de rétablir la ligne, consolidant un pont ébranlé par un sabotage, travaillant en plein soleil ou sous des trombes d'eau, relevant une épave de locomotive et découvrant les corps de camarades, avec la menace toujours latente d'une attaque



Viêt-minh. Leur mission était que les trains puissent passer quoi qu'il advienne!

La compagnie de sapeurs de chemins de fer 5/10 d'Indochine aura fidèlement rempli sa mission et maintenu haute la tradition des cheminots: elle sera citée à l'ordre de la division, par ordre général n° 537 du 17 décembre 1947, et à l'ordre du corps d'armée, par ordre général n° 27 du 3 février 1950. Elle sera finalement dissoute le 30 septembre 1950.

### **Les soldats du rail d'aujourd'hui**

L'armée française a quitté la terre d'Indochine, cédant la place aux troupes américaines qui vont également faire connaissance avec ces petits soldats de Giap à la ténacité extraordinaire, pour finalement, à leur tour, devoir plier bagage en laissant ce peuple fascinant d'Asie enfanter dans les souffrances de son destin futur, et qui retrouvera, espérons-le, sa sagesse et sa gentillesse légendaires.

L'armée française d'aujourd'hui a toujours conscience de l'importance stratégique du rail. La compagnie de sapeurs de chemins de fer 5/10 dépendait, rappelez-vous, du 5<sup>e</sup> régiment de génie (5<sup>e</sup> RG) de Versailles. Eh bien! la tradition est maintenue, car ce régiment possède, de nos jours<sup>1</sup>, deux compagnies ferroviaires au sein de son 155<sup>e</sup> bataillon de travaux lourds (155<sup>e</sup> BTL).

### **La 1<sup>re</sup> compagnie du 155<sup>e</sup> BTL**

Vivant sur le terrain, cette unité de sapeurs du rail procède à de nombreux travaux de réfections de voies au profit de l'armée française ou de réseaux civils. Forte d'environ 180 hommes, elle vit, travaille et se déplace à bord d'un train-parc de 60 voitures, comprenant des wagons-dortoirs, réfectoires et ateliers. La 1<sup>re</sup> compagnie possède même une ancienne voiture du célèbre «Orient-Express» qu'elle bichonne avec le respect que l'on imagine.

### **La 2<sup>e</sup> compagnie du 155<sup>e</sup> BTL**

Cette unité est en fait une compagnie d'instruction qui forme les spécialistes nécessaires à étoffer les rangs de la 1<sup>re</sup> compagnie. Stationnée au «quartier des matelots», à Versailles, la 2<sup>e</sup> compagnie instruit également, dans le cadre d'une convention «Armée-SNCF», par des stages de deux fois deux mois, des conducteurs de locotracteurs pour voies de service. Le certificat attribué aux élèves conducteurs à la fin de leur stage est reconnu par la SNCF.

### **Moyens**

Le 5<sup>e</sup> régiment de génie de Versailles dispose de gros moyens et se flatte de posséder un véritable «monstre ferroviaire» unique au monde, le «Diplo-

<sup>1</sup> Ces données proviennent d'un article de la *Revue TAM* (Terre - Air - Mer) de 1979.

docus». Cet engin, poseur de travures de voie ferrée, pèse 218 t et mesure 70,60 m de long; il permet de lever des travures de 40 m de long au-dessus d'une brèche, soit une charge de 51 t. Un wagon contrepoids de 23 t permet de réaliser ce tour de force. Cette grue automotrice possède un équipage de 4 hommes et 1 officier et peut se déplacer à 80 km/h. Le «Diplodocus» a été construit en 1958 dans les ateliers de la SNCF.

\*  
\* \*

Ami lecteurs! Ces quelques lignes consacrées au génie ferroviaire de

l'armée française vous auront peut-être fait découvrir ces «soldats du rail», somme toute assez méconnus. Notre armée possède également de telles unités, et j'espère vivement vous en parler dans une prochaine parution.

V. Q.

#### **Sources et documentation**

*Service historique de l'Armée de terre (SHAT), Vincennes, France.*  
*Revue TAM (Terre - Air - Mer), n° 377 du 26 juillet 1979.*

