

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 133 (1988)
Heft: 4

Artikel: Chemins de fer militaires et trains blindés
Autor: Quartier, Vincent
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-344837>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

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

Chemins de fer militaires et trains blindés

par l'adjudant sous-officier Vincent Quartier

Incorporé dans les troupes de chemins de fer de notre armée, j'ai le plaisir d'effectuer tous mes cours en compagnie de camarades cheminots. Ne l'étant pas moi-même, il m'est facile de jouer l'avocat du diable lors des discussions passionnées, ayant pour thème «le rail», qui terminent généralement nos repas du soir certains jours de service. Force m'est alors de constater l'«esprit de corps» magnifique régnant dans la corporation de nos cheminots, et, secrètement, je me suis promis de pondre un jour une petite recherche sur le sujet afin de remercier ces camarades pour leur patience envers le néophyte que je suis.

Amis lecteurs qui, comme moi, n'êtes pas cheminots, je vous livre ces quelques lignes sur le rail, que je dédie à ces gens formidables qui œuvrent par tous les temps afin que les trains passent!

Utilisations militaires du chemin de fer

Dès sa création, le chemin de fer va intéresser les états-majors de nombreux pays. La paternité de ce nouveau moyen de transport moderne peut sans conteste être attribuée à George Stephenson, qui établit, entre 1826 et 1830, la première liaison ferroviaire entre Liverpool et Manchester. Seize ans plus tard, le premier

déplacement militaire important par rail est effectué par la Prusse. Les 12 000 hommes du VI^e corps d'armée sont embarqués sur des trains, avec canons, vivres et munitions à destination de Cracovie où des insurgés mettaient en péril la neutralité de cette cité, établie par le Congrès de Vienne en 1815. Comme toute nouvelle arme, le chemin de fer possède également ses points faibles: c'est en 1848 qu'aura lieu le premier sabotage d'une voie ferrée. Les Vénitiens, sous tutelle autrichienne, également depuis 1815, entrent à leur tour en rébellion. Conduits par leur chef Daniele Manin, avocat et patriote, ils feront sauter les arches du viaduc qui relie leur île au continent, mais les Autrichiens établissent un blocus qui les oblige à capituler le 22 août 1849.

La première voie ferrée purement militaire de l'histoire sera installée entre le port de Balaclava et le camp des troupes franco-britanniques, qui assiègent Sébastopol, lors de la campagne de Crimée (1854-1855). D'une longueur de 10 kilomètres, cette ligne sera construite entre janvier et mai 1855. Elle servait de transport des vivres et des munitions et, accessoirement, lors du retour, au transport des blessés et des malades dans un «confort» épouvantable.

C'est aux Etats-Unis, lors de la guerre de Sécession (1861-1865) que

l'importance stratégique des chemins de fer éclatera à la face du monde. En effet, dans l'immensité de ce pays, les communications ferroviaires sont vitales pour assurer le ravitaillement des deux armées opposées. Chaque parti le comprendra rapidement et s'efforcera de couper au maximum les voies ferrées adverses. Cette guerre fratricide sera véritablement une « guerre des trains ». En janvier 1862, une loi place tout le matériel et le personnel des chemins de fer nordistes sous l'autorité militaire (militarisation). Les destructions des voies prennent une telle ampleur que l'EM nordiste devra mettre sur pied une unité spéciale chargée de reconstruire les ouvrages ferroviaires détruits : elle sera notamment équipée de ponts métalliques interchangeables de 18 mètres de portée. Ce corps fédéral reconstruira plus de 1000 kilomètres de voies ferrées et 42 kilomètres de ponts depuis sa création jusqu'à la fin des hostilités.

Ce conflit sera, bien sûr, suivi avec intérêt par tous les états-majors européens qui prendront rapidement conscience de l'importance stratégique des transports ferroviaires. Les diverses armées vont ainsi mettre sur pied des unités spécialisées pour construire ou rétablir les voies ferrées, ainsi que pour détruire celles de l'adversaire. On verra également apparaître à cette époque les premiers trains sanitaires munis de couchettes ; les blessés étaient jusqu'alors couchés sur de la paille au fond des wagons de marchan-

dises. Les premiers trains blindés virent également le jour lors de la guerre de Sécession.

En 1864, la Prusse va doter son état-major général d'un bureau des chemins de fer chargé d'étudier l'emploi stratégique de ce moyen de transport. Durant la guerre de 1870, un manque de coordination flagrant entre les autorités militaires françaises et l'infrastructure civile des chemins de fer va créer un chaos gigantesque dans les transports, ce qui influencera certainement l'issue malheureuse de ce conflit pour la France.

En mai 1871, un bataillon des chemins de fer est mis sur pied par l'armée prussienne, suivie par la Grande-Bretagne, en 1890, qui crée l'*Engineer and Railway Volunteer Staff Corps* dont les officiers seront choisis parmi les meilleurs ingénieurs des chemins de fer.

Durant la guerre russo-japonaise (1904-1905), l'importance du rail lors d'un conflit est une nouvelle fois prouvée par la défaite des Russes, numériquement plus forts, sur le ravitaillement desquels la faible capacité de transport du Transsibérien va influencer fortement.

C'est un peu avant la première guerre mondiale que la France va, à son tour, se doter d'unités ferroviaires : un régiment de chemin de fer à trois bataillons verra le jour au sein d'une école spéciale comprenant notamment des ateliers, une bibliothèque ainsi que des terrains de manœuvres spécifiques à ce corps.

Importance des chemins de fer dans le ravitaillement

Voici un exemple frappant de l'importance du ravitaillement par voies ferrées: lors de la seconde guerre mondiale, à l'époque des grands raids aériens alliés sur l'Allemagne, les bases d'aviation situées en Grande-Bretagne étaient fortement dépendantes du rail. Pour *un grand raid* comprenant 500 *forteresses volantes* et 500 *Liberator*, il fallait livrer:

11 millions de litres de carburant, soit 650 wagons-citernes divisés en 28 trains, et

3000 tonnes de bombes, transportées par 362 wagons, scindés en 8 trains¹.

Trains blindés

Comme nous l'avons vu plus haut, les premiers trains blindés seront construits durant la guerre de Sécession. En effet, le point faible du ravitaillement par rail reste la *coupure de voie* qui paralyse le train le plus impressionnant. Pour autant que la coupure soit détectée à temps, le convoi s'arrête et débarque du personnel pour réparer. Il est facile alors, pour les *coupeurs*, bien retranchés dans le terrain, d'agir par les armes sur les *réparateurs* exposés en pleine voie. Il est donc nécessaire pour ces derniers de bénéficier d'une bonne couverture afin d'accomplir leur travail rapidement, d'où l'idée de créer des trains blindés. Il faut donc protéger la locomotive, organe de traction vital

pour le train, contre les éclats et les armes légères. Il faut ensuite disposer des casemates d'appui-feu roulantes disposant d'armes puissantes, ainsi que de wagons protégeant suffisamment la troupe nécessaire pour aérer la zone de réparation, et, pour terminer, il faut disposer des matériaux et des outils utiles à la réfection (rails, traverses, etc.).

Les trains blindés de la guerre de Sécession seront «caparaçonnés» par des rondins de bois, garnis de meurtrières permettant le tir. Plus tard, suite à l'augmentation de la puissance de feu des armes nouvelles, les trains blindés deviendront de véritables «chars d'assaut» roulants.

Comme nous pouvons le constater, le train blindé n'est pas à considérer comme arme offensive, mais bien comme moyen de lutte à utiliser dans des zones peu sûres, dans lesquelles des groupes de partisans ou de commandos essaient de couper les voies de ravitaillement.

Historique des trains blindés

Guerre de Sécession (1861-1865). Premiers trains blindés (rondins de bois).

France, 1871. Un train blindé est construit par un certain M. Dupuy, dans les ateliers de la Compagnie Paris-Orléans.

¹ *Les chemins de fer en guerre*. Ernest F. Carter. Presses de la Cité (1965).

Mai 1871. Les Communards vont utiliser des trains blindés entre les Batignolles et Asnière.

Soudan 1885. Lors de la construction de la ligne du Soudan par les Anglais, un petit train blindé protégeait le chantier; il disposait d'une pièce de 87 mm.

Grande-Bretagne 1890. Construction d'un train blindé d'essai.

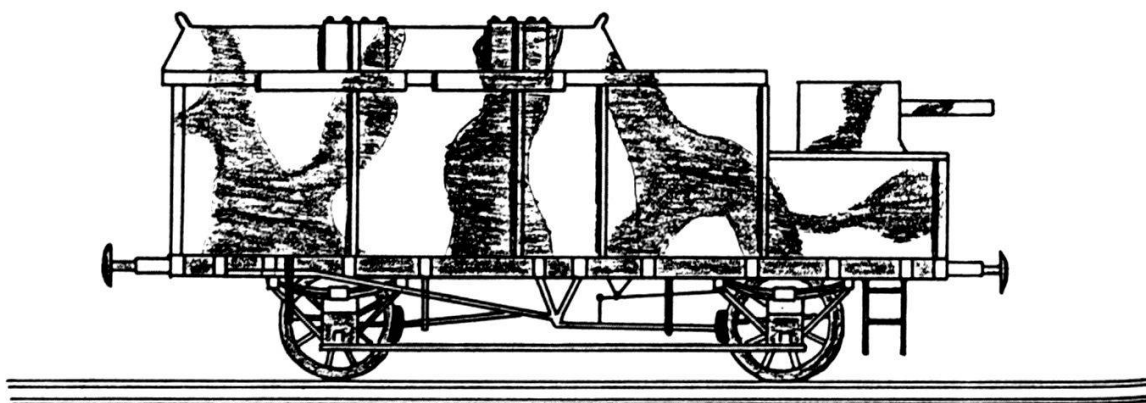
Guerre des Boers. Baden Powell, fondateur des scouts, aura l'idée de faire blinder des wagons de marchandises au moyen de rails en stock dans le dépôt de Mafeking (1899). Les locomotives seront également protégées au moyen de tôles d'acier, et Baden Powell utilisera trois trains blindés improvisés pour aérer le dispositif de défense de la ville contre les attaques des Boers. A la même époque, Winston Churchill, alors correspondant de guerre au *Morning Post*, sera capturé par les Boers après l'attaque du train blindé à bord duquel il se trouvait.

Guerre 1914-1918. Grande-Bretagne. En octobre 1914, le War Office commande deux trains blindés aux ateliers de la *London and North Western Railway*, à Crewe. Ils seront affectés à la défense de la côte occidentale. En voici la composition:

- 1 locomotive type 0-6-2.
- 2 wagons à plate-forme de 30 t, à boogies, comprenant une mitrailleuse Maxim et un canon de 76 mm.
- 2 wagons de transport d'infanterie de 40 t.

Les wagons d'infanterie possédaient des embrasures de tir, un poêle avec soute à charbon, des réservoirs d'eau et des tables pliantes. L'éclairage était à l'acétylène et les officiers disposaient d'un compartiment isolé. Ces trains, toujours sous pression, seront stationnés, pour le premier, dans le secteur de Norfolk, pour l'autre, au nord d'Edimbourg.

Guerre 1939-1945. Dès 1940, l'Angleterre reprendra cette idée de faire patrouiller des trains blindés sur la



Wagon de combat, Grande-Bretagne (1940)

côte est. Ils seront composés comme suit :

au centre : 1 locomotive type 2-4-2 avec tender ;

en tête et en queue : 1 wagon de combat ; ceux-ci étaient des wagons à charbon, en acier, renforcés et séparés en deux compartiments à ciel ouvert : le premier destiné à l'infanterie, le second logeant un canon 57 mm récupéré sur de vénérables chars d'assaut de 14-18 ;

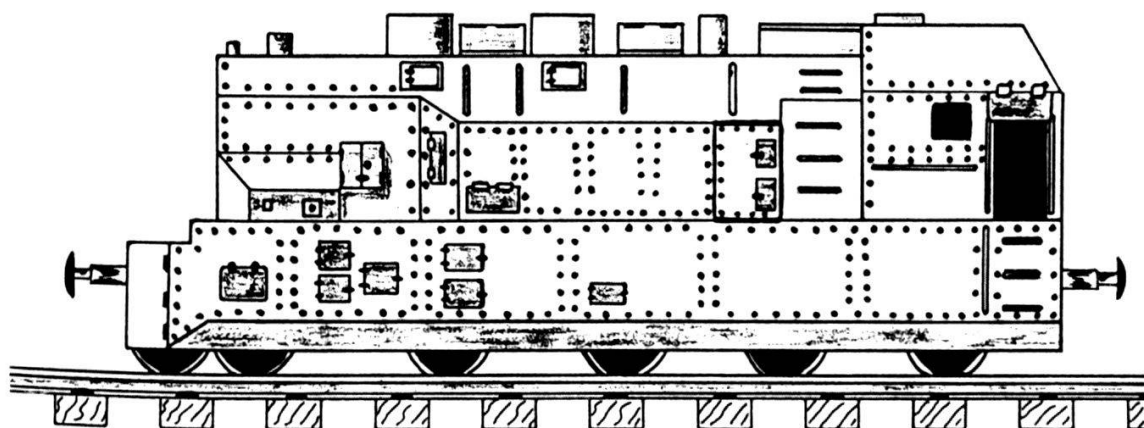
le solde du convoi comprenait des wagons plats bâchés.

La protection aérienne de ces convois était fort rapprochée, puisque constituée, en général, d'une mitrailleuse Lewis ou d'un Bren. Plus tard, ces trains seront améliorés au point de vue blindage et confort du personnel embarqué, et ils seront munis de plates-formes DCA équipées de Bofors jumelés 40 mm.

Allemagne. C'est dans l'immensité de la steppe russe que les trains blindés allemands seront principale-

ment utilisés afin de protéger les lignes de ravitaillement des armées du Reich sur le front de l'est contre les attaques des partisans. Au départ, la Wehrmacht utilisera le matériel blindé ferroviaire polonais et russe capturé lors de ses offensives, mais elle concevra également ses propres convois de combat, connus sous le sigle de EP 42 (Eisenbahn Panzerzug mod. 42).

L'Eisenbahn Panzerzug 42 sera construit chez *Linke-Hofmann-Busch*, à Breslau. Véritable monstre d'acier, il transportait environ 120 hommes de troupe et sa puissance de feu était considérable : des tourelles DCA, armées de quadruples tubes 20 mm, un obusier de 105 mm, un canon de 75 mm, un PAK de 75 mm. Un ou deux wagons plates-formes, avec rampe d'accès, lui permettaient également de débarquer des chars d'assaut pour appuyer l'infanterie. Son blindage était de 20 mm et le poids moyen d'un wagon blindé d'artillerie équivalait à 32 t. Un wagon atelier contenant



Locomotive blindée de l'Eisenbahn Panzerzug 42 (Allemagne, 1942)

l'outillage nécessaire à la réparation des voies, à la détection des mines et à leur destruction faisait aussi partie du convoi.

Le 8 septembre 1944, l'un de ces convois sera capturé, après 24 heures de combat, près de Châlon-sur-Saône, par des unités de la 1^{re} division blindée française. Exposé à Paris, il servira plus tard, après la guerre, au tournage du célèbre film de René Clément *La bataille du rail*².

Lorsque le sort des armes l'imposa, en Russie et en Italie notamment, la Wehrmacht va utiliser plusieurs systèmes de destruction de voies afin de freiner l'avance ennemie. L'un de ceux-ci, le *Gleiszerstörergerät*, d'une simplicité ingénieuse, consistait en un gros crochet métallique mobile, sorte de soc de charrue, que l'on accrochait au dernier wagon du dernier convoi. Une fois abaissé, ce monstre arrachait et brisait les traverses tout en labourant d'un profond sillon le ballast. Cette destruction continue nécessitait alors, pour le poursuivant, de gros travaux de reconstruction.

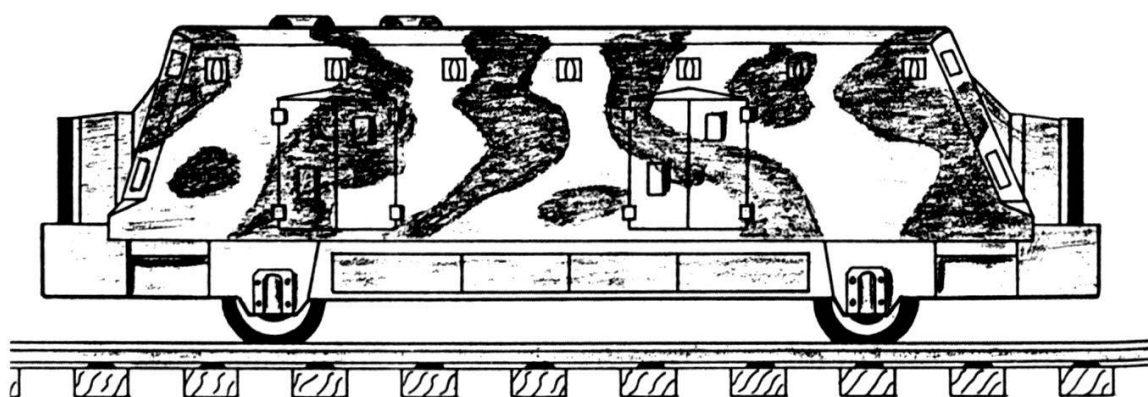
Indochine

La « Rafale », le légendaire train blindé de la Légion au Sud-Annam

En 1947, les Viet-Minhs opérant au Sud-Annam ont rendu la route coloniale côtière pratiquement inutilisable entre Phan Thiet et Nha Trang. La seule voie de ravitaillement pour les postes militaires et les localités de cette zone reste le rail, et cela les Viets l'ont bien compris : sabotages et attaques de convois se succèdent alors.

Un ancien de la Légion, un Suisse, plus tard capitaine, se souvient qu'à cette époque une méthode d'ouverture de voie avait été mise au point : le train était précédé par une draisine mue par un moteur de motocyclette, transportant cinq légionnaires. Deux de ceux-ci se plaçaient à plat ventre au-dessus de chaque rail et en contrôlaient visuellement l'état, s'efforçant de détecter les mines à temps. En général, les Viet-Minhs en embuscade laissaient passer

² Raymond Surlémont et Robert Pied, revue *Véhicules Militaires*.



Wagon d'infanterie du train blindé (EP 42)

la draisine et s'en prenaient ensuite au convoi, qui était pillé et détruit.

Cette situation ne pouvait durer: cherchant une solution, le chef du secteur Sud-Annam, le colonel Le Pulloch, se souvint alors d'un projet un peu farfelu, présenté par un officier du génie, qui avait à l'époque été classé sans suite: il s'agissait des plans de construction d'un train blindé!

Le colonel Le Pulloch décide de charger un officier spécialiste en guérilla, le capitaine Raphanaud, du 2^e étranger, de réaliser ce projet. En compagnie d'un ingénieur civil de la Compagnie des chemins de fer indochinois, M. Philippe Labrice, il étudie la réalisation de ce train et déniché dans les rangs de la Légion un ancien officier de U-Boot allemand, le caporal-chef Emile Kaunitz, fin connaisseur de la soudure et bricoleur-né. Ce dernier résoudra rapidement le pro-

blème du blindage, en récupérant des tôles d'acier sur un ancien bateau de débarquement japonais échoué depuis la fin de la seconde guerre mondiale sur une plage proche du dépôt de Nha Trang, à l'intérieur duquel le train sera monté. Sa construction débute en mars et s'achève le 10 novembre 1948. Très vite il sera baptisé du nom de «Rafale»!

Composition de la «Rafale»

2 locomotives blindées

1 wagon PC

1 wagon cuisine-réfectoire

1 wagon infirmerie

2 wagons pour le matériel de réfection

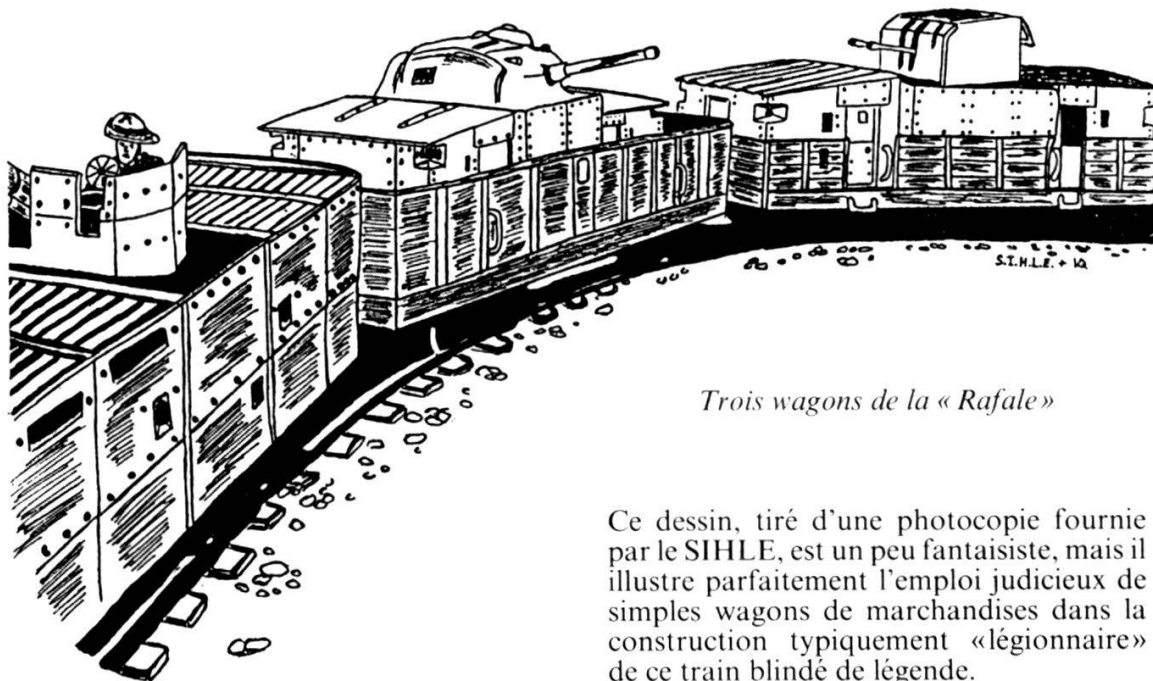
14 wagons, dont 8 de combat
(15 hommes par wagon).

Vitesse maximale:

ligne droite 20 km/h

courbe 10 km/h

de nuit 4 km/h



Trois wagons de la «Rafale»

Ce dessin, tiré d'une photocopie fournie par le SIHLE, est un peu fantaisiste, mais il illustre parfaitement l'emploi judicieux de simples wagons de marchandises dans la construction typiquement «légionnaire» de ce train blindé de légende.

Autonomie:

tenders et citernes blindées (6000 l d'eau) assurent une autonomie de 72 heures.

Armement:

8 à 10 mitrailleuses Reibel

1 canon Bofors 40 mm

1 canon bitube 20 mm avec dispositif IR

1 mortier 81 mm, 1 mortier 60 mm

De plus, une ingénieuse bombarde pouvant lancer une dizaine de grenades, en tir courbe, dans toutes les directions, avait été conçue au moyen d'un assemblage de fusils Mas 36.

Transmissions:

des liaisons téléphoniques entre chaque wagon et les locomotives sont doublées par un réseau radio permettant également des liaisons avec d'autres trains ou les postes échelonnés le long de la ligne.

Personnel embarqué:

96 légionnaires du 1^{er} Bataillon du 2^e étranger

1 compagnie de génie

50 partisans Rhadès (tribu des Moï)

Une fois opérationnel, ce train blindé va sillonner le réseau ferroviaire du Sud-Annam. Véritable pompier, il fonce au secours des petits postes harcelés par l'ennemi, ou alors, suite à un renseignement, il débarque, de nuit et sans s'arrêter, son personnel de combat qui file monter une embuscade sur un passage prévu de ravitaillement vietminh dans la jungle. Il assure également l'ouverture de la ligne aux convois civils.

Ce mastodonte de ferraille pose un sérieux problème aux cadres viets qui élaborent mille plans pour le piéger. Sa destruction étant pratiquement impossible, il changèrent de stratégie afin de l'immobiliser au maximum, le temps d'opérer une mission coup de poing sur un objectif situé plus loin le long de la voie: ainsi, le 29 avril 1949, un pont saute après le passage de la «Rafale», qui roule encore cinq kilomètres avant de s'immobiliser devant un second ouvrage détruit. Les tireurs viets, bien camouflés dans la jungle, vont empêcher toute sortie du train durant la journée. Les occupants de cette forteresse roulante ne vont, bien sûr, pas rester inactifs et les pertes seront lourdes dans les rangs vietminhs, mais la réparation de l'ouvrage ne débutera qu'à la nuit et c'est finalement le lendemain à l'aube que la «Rafale» pourra poursuivre son trajet, arrivant trop tard au secours du petit poste assiégé.

Parfois blessé, jamais détruit, il poursuivra fidèlement sa mission de chien de garde de la ligne Saïgon-Tobong (450 km), et sa carrière se terminera avec la fin de cette première guerre d'Indochine. La «Rafale» a dû s'arrêter une dernière fois, sur une voie de garage à moitié cachée sous les herbes sauvages, et ses tôles se rongeront lentement sous les pluies torrentielles que dispense généreusement le ciel asiatique.

Les occupants du train blindé auront décroché un beau «placard» de médailles, puisqu'ils totalisent 1 légion

d'honneur, 4 médailles militaires et 45 croix de guerre. La «Rafale» est certainement le train le plus «décoré» de l'histoire.

Amis lecteurs! J'espère que ces quelques lignes sur l'emploi militaire du chemin de fer vous auront fait mieux connaître ce moyen de transport moderne et passionnant. Indispensable pour notre économie civile, le rail peut être, nous l'avons vu plus haut, important lors de crises ou de conflits. Il possède bien sûr ses faiblesses, mais vous seriez peut-être étonnés de la célérité et du sérieux du personnel civil des CFF (militarisé en cas de Mob G) et des détachements militaires chemin de fer que possède notre armée, qui feront toujours le maxi-

mum, soyez-en certains, pour que les trains passent!

V.Q.

Sources et documentation

Service Historique de l'Armée de Terre (SHAT), Vincennes, France.

Service d'Information et Historique de la Légion Etrangère (SIHLE), Aubagne, France.

Bibliothèque militaire fédérale, Berne.

Ouvrages et revues

Lehren aus dem Krieg. Handstreich auf Schienen. DMF, septembre 1941.

Revue VMI (Véhicules Militaires International), articles de MM. R. Surlémont et R. Pied.

Les chemins de fer en guerre. Ernest F. Carter. Presses de la Cité (1965).

Par le sang versé. Paul Bonnacarrère. Fayard (1968).

Le Guerrier. Georges Fleury. Grasset (1981).

