



Protection des voies ferrées pendant la guerre d'Algérie

Lors de la guerre d'Algérie, les rebelles s'en prennent aux voies de communication, font dérailler les trains et massacrent parfois les passagers sans discernement de sexe et d'âge. Pour l'ensemble du conflit, les estimations donnent une moyenne d'environ 5 sabotages par jour, dont quelques uns sont heureusement découverts avant le passage des trains. Une défense adaptée à des voies ferrées fut donc mise sur pied à base de trains blindés et de draisines (véhicules automoteurs légers).

Du point de vue de la puissance de feu, les trains blindés sont faibles et restent plutôt utilisés comme éclaireurs et bases d'assaut, sans pouvoir servir d'appui. Les matériels mis en service sur les voies ferrées s'articulent autour de diverses draisines purement ferroviaires, conçues à l'origine pour le transport d'équipes d'entretien des voies ferrées, mais aussi véhicules routiers militaires modifiés pour rouler dessus, tels que camions Dodge et jeep équipés de roues ferroviaires. Le blindage en tôle de la partie supérieure permet aux soldats, placés dans le véhicule, de tirer tout en se préservant des grenades. Utilisées isolément, elles sont équipées d'une table de retournement fixée sous le véhicule. Les «scout car M3 rail-route», blindés à l'origine, sont employés en couple et attelés dos à dos, évitant ainsi l'usage de tables de retournement. On leur ajoute un toit incliné pour éviter la chute de grenades. Les «jeeps rail route» sont créées en deux versions : l'une pour l'écartement métrique totalement blindé et l'autre partiellement blindée pour le même type de voie. Afin d'éviter l'obstruction des voies ferrées par des

wagons déraillés par l'explosion de mines, l'armée française multiplie les wagons de sécurité ou allonge l'attelage du premier wagon. Pourtant, les pertes et destructions obligent les Chemins de Fer Algériens à utiliser des draisines télécommandées.

Détection des mines

Le lieutenant Jean-Michel Roche invente un système de détection des mines. Il est envoyé en 1958 à Perrégaux, dans l'Oranais, pour s'occuper de la protection des voies ferrées. Les rebelles placent sur les voies des dispositifs constitués de fils élec-

triques, qui se déclenchent au passage des trains, Roche doit donc imaginer une parade. Il la trouve lors d'une patrouille de nuit de son unité à 35 km/h, afin de déminer les voies empruntées le jour par les trains de ravitaillement. Tout à coup, une charge de dynamite fait exploser son train de protection constitué d'une draisine et de wagons chargés de sable : « *Le toit a sauté et j'ai failli devenir sourd* ». Il a alors l'idée d'équiper les trains d'un dispositif de peigne et de lame, monté sur une roue à l'avant : « *Il empêchait l'explosion et allumait une lumière rouge qui nous prévenait. Les démi-*



L'un des deux trains blindés en Algérie en 1960.

CROIX DE GUERRE ET VALEUR MILITAIRE



neurs n'avaient plus qu'à intervenir». Le lieutenant Roche précise qu'il s'agit d'un «système mis au point avec les cheminots du secteur et contre l'avis des ingénieurs». Et, ça marche ! Jean-Michel Roche est alors renvoyé en métropole pour développer son système et en équiper toutes les draisines destinées à l'Algérie. Il donne aussi des conférences sur le sabotage des trains aux élèves officiers. Puis, il est affecté à Alger pour continuer cette mission. Il est alors décoré de la croix de la Valeur militaire.

Les trains blindés

A côté des draisines, deux trains blindés furent créés par le 287^{ème} Bataillon du train, responsable de la sécurité ferroviaire. Ces trains sont composés comme suit : un wagon-mitrailleur, un wagon d'infanterie, une locomotive diesel protégée, un wagon d'infanterie et un wagon-mitrailleur. Blindés par une double paroi intérieure, ces wagons ne portent pas d'artillerie et ne sont armés que de mitrailleuses de calibre 7,62 m/m vers l'avant et les côtés. Leurs servants ne sont protégés que par des panneaux en grillage relevables. Sur les wagons d'infanterie, certaines lucarnes sont remplacées par des nacelles permettant le tir à proximité du train. Les locomotives sont placées au centre : seules les vitres de la cabine du conducteur sont blindées.

Outre ces convois militaires, chaque train civil est accompagné d'un wa-

gon d'escorte avec une dizaine d'hommes et l'équipement radio nécessaire au contact avec les postes militaires, en cas d'incident ou d'accrochage. Certaines locomotives sont équipées de blindages.

Des compagnies de circulation routière sont créées pour renforcer l'escorte des convois par des pistes parallèles à la voie ferrée, où circulent des jeeps, scout-cars et half-tracks avec leur armement. L'objectif est d'imposer sa présence avec de fréquents passages dans les deux sens à des intervalles irréguliers. Ces mouvements doivent perturber les saboteurs et poseurs de mines qui agissent de nuit. Parfois, un hélicoptère léger longe la voie ferrée de jour comme de nuit, créant ainsi un climat d'insécurité pour les rebelles. La 1^{ère} compagnie du 9^{ème} Régiment de zouaves (RZ), composée d'appelés et de rappelés, assure alors l'escorte des trains de voyageurs et de marchandises entre Alger et Constantine, dans la région

au relief escarpé de Palestro. Partis de Ménerville, des soldats prennent place dans une draine blindée et ouvrent la voie de chemin de fer. D'autres éléments partent en patrouille. Armés de pistolets-mitrailleurs MAT 49, ils suivent les sentiers jouxtant la ligne ferroviaire et se postent en des points stratégiques pour observer le terrain. Dans un scout-car, des soldats précèdent le train reliant Alger à Constantine. Ces militaires, affectés à la reconnaissance des voies, assurent une vingtaine d'escortes par jour. D'autres unités, comme les chasseurs alpins et le 6^{ème} Régiment de chasseurs d'Afrique, sont localement chargées de la protection des voies de leurs secteurs. Le 287^{ème} Bataillon du train paiera le plus lourd tribut lors de six années de combats ininterrompus : 48 morts, 349 citations et 44 médailles militaires.

Bertrand Rouvillois
docteur en Histoire
membre de l'ANCGVM



Wagon-plateau anti-mines placé devant la locomotive.