

Les trains sanitaires

André Cassel



Article paru dans le Larousse mensuel de juin 1916

Retranscription Laurent Provost

Trains sanitaires.

Si l'on rapproche le règlement sur le service de santé en campagne du 26 avril 1910 et le règlement sur les transports stratégiques, du 8 décembre 1913, on voit que les évacuations se font de manière différente, suivant qu'il s'agit d'évacuation journalières, ou de celles qui ont lieu pendant les périodes de combat. .

En principe, les évacuations journalières se font, sans demande spéciale, de toutes les gares, par les trains de service journalier, pour les malades ou blessés pouvant voyager assis; des gares de ravitaillement, sur la gare régulatrice, elles ont lieu par le retour des trains de ravitaillement quotidiens, pour tous les malades ou blessés. A cet effet, en constituant les trains de ravitaillement, la gare régulatrice fait monter un médecin, un officier d'administration des hôpitaux et un certain nombre d'infirmiers et brancardiers, prélevés sur la réserve de personnel sanitaire, maintenue à la gare régulatrice



Pendant les périodes de combat, les transports se font, pour les malades ou blessés assis, au moyen de voitures de voyageurs ou, à la rigueur de wagons aménagés, compris dans les trains ordinaires, ou a constituant des trains complets; pour les malades ou blessés couchés, ils ont lieu dans des trains sanitaires permanents ou improvisés.

C'est ainsi qu'on a été opérés les transports d'évacuation durant les premiers mois de la guerre, avec cette réserve que les wagons de voyageurs recevaient aussi des blessés couchés, à raison de deux par compartiment

Pour les militaires atteints de blessures légères et pouvant être transportés assis; on employait les voitures de voyageurs et en cas d'absolue nécessité. Les wagons à marchandises, aménagés pour le transport des troupes.

Les voitures de 1^{re} et de 2^e classe étaient réservées aux officiers. ainsi qu'aux blessés qui ont le plus besoin de ménagements; celles de 3^e classe servaient pour les malades les moins grièvement atteints.

Lorsque des trains complets étaient constitués, un personnel médical les accompagnait.



En règle générale, ces trains ne voyageaient que de jour; ils étaient arrêtés pour la nuit, s'il était nécessaire, dans des gares desservant des localités importantes, dont le commandant d'armes procurait aux blessés l'alimentation et le logement.

Les trains sanitaires permanents, au nombre de sept, étaient composés de voilures spécialement aménagées pour le transport des malades et blessés plus gravement atteints, qui n'auraient pu supporter le transport par les voitures ordinaires, et qu'il importait cependant, dans l'intérêt de l'Armée d'évacuer du théâtre des opérations.

Le fanion de la Convention de Genève, accompagné du fanion national devait être arboré sur la première voiture. De plus, chacune d'elles portait l'insigne de la Convention de Genève et la désignation: « trains sanitaire permanent n... »

Chaque train était fourni par la même compagnie. Tous se composaient de fourgons à marchandises bien homogènes, éclairés, susceptibles d'être chauffés; l'aménagement, spécialement préparé dès le temps de paix, était conservé et entretenu dans les mêmes conditions que les bancs, lanternes, etc., nécessaires pour les transports de troupes.

Un train comprenait vingt-trois wagons, dont seize destinés aux malades ou blessés, un pour le personnel officier (deux médecins, un pharmacien, un officier d'administration), un pour les infirmiers (vingt-huit), un contenant les approvisionnements de lingerie, pharmacie et chirurgie, une cuisine, une allège de la cuisine, un wagon à provisions et un à linge sale. En outre, il y avait en réserve quatre wagons par train. Tous ces wagons communiquaient entre eux, sauf le wagon de tête, destiné à recevoir le linge sale, et le wagon de queue, contenant les provisions.

Les wagons pour blessés recevaient chacun huit lits-brancards, installés sur deux étages, suffisamment espacés dans le sens vertical pour permettre au blessé de se mettre sur son séant et au médecin de pratiquer des pansements.

D'ailleurs, le lit-brancard, avec son matelas contenant douze kilogrammes de laine, son traversin, son oreiller, ses draps et ses deux couvertures, était suffisamment confortable. Chaque blessé avait à sa disposition une collection d'effets et de linge de corps en usage dans les hôpitaux militaires. Des filets

étaient installés à la partie centrale du couloir, pour recevoir les effets des blessés et leur sac. En outre, chacun d'eux avait un petit sac de lit en toile, pour serrer ses menus objets.

Un autre exemple fera toucher du doigt le soin avec lequel ces trains avaient été organisés. Le wagon à provisions contenait: une armoire à deux battants, convenablement disposée pour la viande; deux armoires à deux battants grillés, avec étagère à claire-voie, pour contenir le pain; un casier avec tiroirs pour l'épicerie; pour les fruits, un casier avec tiroirs, dont les devants étaient disposés pour faciliter l'aération; un casier avec tiroirs à compartiments, pouvant recevoir quatre-vingt-seize bouteilles couchées; un , un cellier pouvant contenir six tonnelets de vin de cinquante litres chacun.



Les trains sanitaires improvisés se composaient de wagons couverts à marchandises qui recevaient au moment du besoin, par les soins des hôpitaux d'évacuation, un aménagement temporaire spécial, ainsi que les moyens d'éclairage nécessaires.

Le fanion de la Convention de Genève accompagné du fanion national, était arboré sur la première voiture. En outre, sur chaque wagon, était inscrit un numéro d'ordre, et l'on plaçait alternativement, sur l'une ou l'autre des faces latérales, l'insigne de la Convention de Genève. Lorsque le train, après avoir débarqué les hommes évacués, était employé à d'autres transports, ces insignes étaient enlevés.

Le train comprenait au maximum 40 wagons, dont une voiture de 1. re classe ou mixte pour le personnel, 6 fourgons à frein pour le matériel et les bagages et 33 wagons pour les blessés. .

Les wagons étaient choisis de préférence parmi ceux qui possèdent des moyens d'aération (fenêtres, volets, etc.) et qui se trouvaient dans le meilleur état possible. Ils étaient pourvus de moyens de chauffage et des appareils d'éclairage admis pour le transport des troupes.

La préparation d'un train sanitaire improvisé par le personnel réglementaire de 45 infirmiers exigeait de nombreuses opérations, dont la durée totale peut être évaluée à sept heures.

Ces opérations consistaient surtout li. placer dans les wagons les appareils de suspensions supportant les brancards, munis de paillasses ou de matelas sur les quels sont étendus les blessés

Les appareils de suspension sont de deux sortes du modèle Bry-Ameline, ou du modèle Bréchet Desprez-Amelieue (en abréviation: B. D. A.), le plus récent et, désormais, presque le seul employé.



Les appareils Bry-Amelille, à deux étages, se composent de deux paires de traverses superposées et suspendues à l'extrémité d'un système élastique : chaque paire de traverses est destinée à recevoir trois brancards. On place deux paires de traverses de chaque côté de la porte du wagon, lequel peut ainsi recevoir douze blessés.

L'appareil B. D. A. se compose d'une cage en fer de 1m,83*0,93, sur 1m,83 de haut, peinte à l'huile, pesant cinquante-huit kilogrammes et destinée à recevoir trois brancards superposés. La partie essentielle, celle qui forme pour ainsi dire le véritable organe de suspension, est constituée par douze ressorts à boudin d'un dispositif spécial à compensation, ayant pour effet d'amortir la violence des chocs dans tous les sens. Cet appareil est beaucoup plus pratique que le précédent, parce qu'il permet à l'infirmier de circuler autour du blessé, comme un garde-malade autour d'un lit.

On place généralement dans chaque wagon quatre appareils B. D. A., soit, en tout, douze brancards suspendus. Toutefois, en cas de nécessité absolue, un cinquième appareil peut être ajouté au milieu du wagon, perpendiculairement à la voie; mais, dans ce cas, les mouvements du personnel deviennent très difficiles.

Le personnel des trains improvisés comprenait habituellement deux médecins, dont un auxiliaire, un pharmacien, un officier d'administration et quarante-cinq infirmiers.

On fut bien vite conduit à introduire certaines améliorations. En particulier, l'expérience montra promptement que le médecin pouvait difficilement faire des pansements ou des lavages dans un wagon mal éclairé, à l'atmosphère chargée de miasmes et de microbes, où l'un des blessés était trop bas et l'autre trop haut. Aussi a-t-on incorporé au milieu du train un wagon tisanerie-salle de pansements, tenu avec la propreté la plus méticuleuse: il permet au médecin d'avoir à sa disposition de l'eau bouillie chaude et propre, des tisanes réconfortantes, de faire des pansements, des lavages, des injections de sérum ou antitétaniques, ou même de pratiquer des interventions chirurgicales, sur un lit *ad hoc*. Les blessés assis s'y rendent lors des arrêts du train. Quant aux blessés couchés, malheureusement, la disposition des brancards dans les wagons, ainsi que les secousses du train, empêchent de les transporter sur leur lit, de leur wagon à la salle de pansement : il faut profiler d'un arrêt, ou en provoquer un, soit en pleine voie, soit, de préférence, à une station, pour descendre leur brancard du train et le porter en face de la salle de pansement où il est remonté. .

Tels quels, ces wagons ont rendu les plus grands services, et il n'est jamais apparu que l'inconvénient signalé plus haut entraînant des conséquences fâcheuses, au point de vue de la santé des blessés: les interventions nécessaires ont toujours pu avoir lieu à temps.

C'est d'abord un wagon-restaurant qui avait été employé à cet usage. Mais, sans parler du prix de la location, le poids d'un de ces wagons (37 tonnes) est considérable et représente le poids de trois wagons ou de trois fourgons. Ils furent donc remplacés par un wagon à marchandises, aménagé pour cela.

D'autre part, il a paru indispensable de munir tous les trains d'un wagon-cuisine, pouvant préparer des aliments et permettant de régler la marche des trains sans prévoir des arrêts aux infirmeries des gares qui, normalement, doivent distribuer les repas.

Néanmoins, même avec ses améliorations, l'organisation exposée plus haut n'a pas semblé réaliser la perfection. Il a fallu bientôt renoncer à transporter les blessés légers dans les trains journaliers, ces trains n'existaient plus à partir de la gare régulatrice. On a constitué toujours des trains complets, qui ont été assimilés aux trains improvisés et qui par la suite, ont circulé jour et nuit, de manière à permettre, le plus vite possible, aux blessés de suivre le traitement nécessaire.

Mais ces trains offrent des inconvénients. Sans doute, par leur capacité (400 brancards), ils se prêtent bien à un enlèvement rapide des blessés; ils se préparent en peu de temps, et peuvent, les

appareils une fois démontés et la désinfection opérée, servir a d'autres transports; Mais ils ne sont pas à intercommunication, et l'emploi du téléphone, qu'on y a installé, ne corrige pas cet inconvénient. L'éclairage constitué par des lanternes est défectueux. Surtout, bien que , pour le nombre et la position des freins, ils soient assimilés aux trains de voyageurs, les secousses sont assez violentes au moment du départ et l'arrêt. Aussi est-il recommandé de réserver les wagons des tranches du centre pour les hommes blessés grièvement



Toutes ces raisons expliquent que les trains sanitaire improvisés soient réservés pour les périodes d'évacuation intensives, nécessitant des moyens supplémentaires; on s'est contenté de prévoir et de laisser équipé en permanence le nombre nécessaire de wagons-tisaneries-salle de pansement et de wagons-cuisines

Quand aux trains permanent, on doit convenir qu'ils offrent certains avantage de confortable: la suspension des wagons a été combinée de manière à donner aux ressort de suspension la plus grande douceur compatible avec le mode de construction des véhicules. Les médecins peuvent circuler d'un bout a l'autre du train/ Mais ces trains ne sont susceptibles de recevoir qu'un petit nombre de blessés (128). de plus l'éclairage n'est pas meilleur que dans les trains improvisés. Enfin , les wagons, une fois équipés, ne peuvent plus guère servir à un autre emploi, et il y a peu de rechanges prévus pour les meubles cassé ou détériorés. Voilà pourquoi, si l'on a pas supprimés ces trains, on a pas jugé à propos d'en augmenter le nombre (huit au lieu de sept).

Enfin, trains permanents ou improvisés, tous présentent en commun un grave inconvénient: ils ne peuvent transporter que des blessés assis, ou des blessés couchés. Or, les batailles modernes, sur quatre .blessés susceptibles d'être évacués, fournissent un blessé grave, qui doit voyager couché, et trois blessés légers, qui peuvent effectuer le trajet assis. Avec le Système en vigueur, on impose. donc aux gares d'évacuation une attente inutile, soit aux blessés couchés,s'il se présente un train pour blessés assis soit dans le cas le cas contraire, aux blessés assis. Or un des facteurs essentiels de la guérison est le transport rapide à l'hôpital.

On est donc venu à . opérer presque toutes les évacuations (les 99 centièmes en temps normal, les $\frac{3}{4}$ en période de combat), au moyen de trains sanitaires mixtes, dit *semi permanents*. Ils sont composés, soit de voitures de voyageurs de 2e ou 3e classe, du type à couloir, communiquant autant que possible entre elles, soit de fourgons aménagés pour des blessés couchés au moyen d'appareils

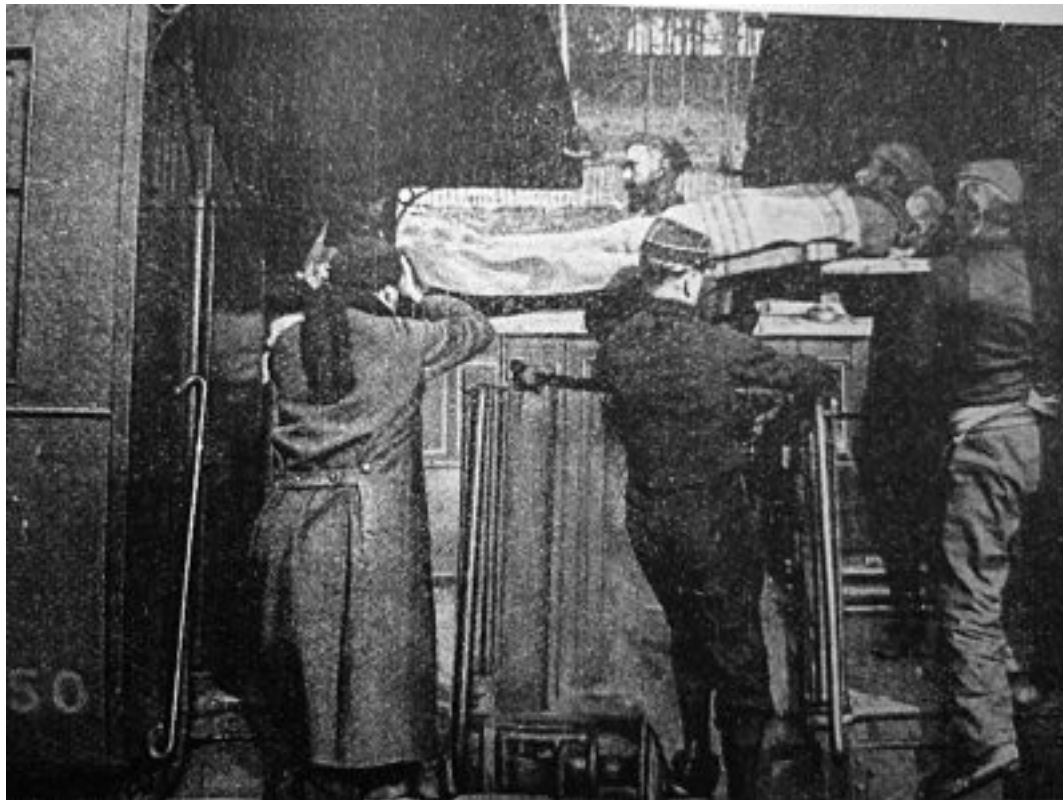
B.D.A. Un wagon-cuisine et un wagon-tisanerie-salle de pansement sont toujours joints à ces trains

Parmi les voitures à voyageurs; certaines, qui sont disposées de manière à recevoir à la fois des blessés couchés et des blessés assis, sont à inter-communication. Pour installer les blessés couchés on adapte, sur l'un des côtés du compartiment, un appareil spécial, qui permet de recevoir deux brancards: l'un à la place de la banquette, l'autre un peu au-dessus. On choisit des voitures dont les portes soient assez larges pour laisser passer les brancards.

Sans doute, ces trains ne sont pas tous à intercommunication complète. Mais ils compensent cet inconvénient par de nombreux avantages, sans parler de celui que nous avons indiqué plus haut. Ils ont un grand rendement (au moins 600 blessés par train). Ils sont rapidement aménagés. La suspension est parfaite. Le chauffage, à la vapeur, est plus pratique que le chauffage, au moyen de poêles, des trains permanents ou improvisés pour blessés couchés, ou à la bouillotte, des trains improvisés pour les blessés assis.

L'éclairage est excellent, car il est assuré au gaz ou à l'électricité, suivant que les voitures appartiennent à tel ou tel réseau. Enfin dans un certain nombre de cas, il a été possible de réaliser le transport direct du wagon à la salle de pansement: les deux wagons les rapprochés de celle-ci sont donc réservés aux blessés à surveiller.

Dans l'ensemble, ces trains, lorsqu'ils sont tous équipés, sont au nombre de plus de 200, pouvant transporter 80.000 blessés.

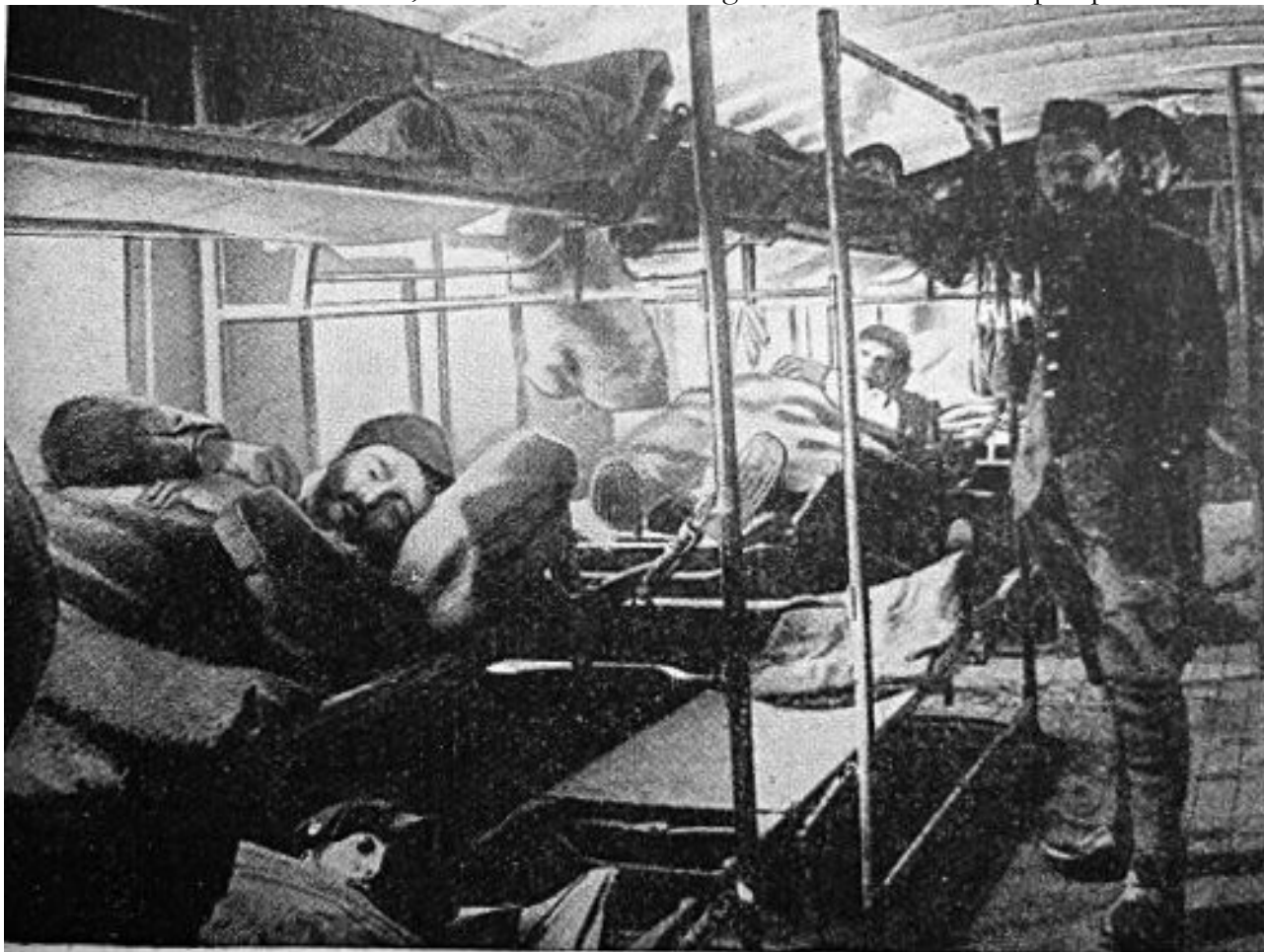


Tous ces trains circulent entre l'hôpital d'évacuation, placé le plus près possible de la ligne de feu, et la ville où les blessés sont définitivement hospitalisés. Il y a deux arrêts obligatoires: l'un à la gare régulatrice, l'autre à la gare de répartition réservée aux blessés de telle armée et où un représentant du service de santé répartit malades et blessés entre les différents hôpitaux, d'après le nombre de places disponibles dans chaque formation et d'après la nature de la blessure ou le caractère de la maladie.

Entre la gare régulatrice et la gare de répartition, la vitesse est variable. En raison de leur composition, les trains sanitaires improvisés pour les blessés couchés ont une marche de 24 à 30 kilomètres par heure, comme tous les trains militaires. Les autres circulent à une vitesse un

peu supérieure mais ne doivent pas dépasser 50 kilomètres. On prévoit des arrêts suffisants pour que les services médicaux et l'alimentation en cours de route puissent être assurés convenablement: toutefois, entre 22 heures et 6 heures, aucun aliment n'est distribué, de manière à respecter le repos des malades.

Les aliments en cours de route sont donnés au passage des gares, organisés et desservis par la société française de secours aux blessés militaires: ces gares sont espacées environ de six heures de route. Les repas distribués sont en principe, des repas légers, comprenant, par exemple, un quart de café et deux biscuits, etc. L'infirmière de gare peut également préparer, à l'annonce du passage d'un train d'évacuation, un certain nombre de petits repas composés avec des aliments plus substantiels, tels que viandes rôties, volailles, poissons, œufs, etc. Ils sont destinés aux malades et blessés, dont l'état de santé exige une alimentation un peu plus forte.



Il convient d'ajouter que le personnel de ces infirmeries prêle sa collaboration aux médecins d'évacuation pour les secours médicaux urgents, et que ces infirmeries peuvent recevoir, exceptionnellement et momentanément, les malades et blessés dont l'état se serait aggravé pendant le voyage au point de ne pas leur permettre de continuer. Mais, si les trains comprennent un wagon-cuisine et sont à intercirculation, les arrêts aux infirmeries de gare deviennent superflus, et le train circule à la vitesse des express: 60 kilomètres en moyenne. Le régime alimentaire est fixé par le médecin-chef d'après l'état des malades ou des blessés.

Après chaque voyage, les trains sanitaires sont renvoyés à une gare de désinfection, qui est généralement la même que la gare de répartition: ils y sont soigneusement désinfectés par un personnel spécial, placé sous la direction effective d'un officier du Service de santé. Puis ils retournent à la gare régulatrice à laquelle ils sont rattachés et qui, le cas échéant, les achemine sur l'endroit où leur présence est nécessaire.

En résumé, l'organisation des trains sanitaires a été réglée de concert entre la direction du Service de santé et le quatrième bureau de l'état-major de l'armée (chargé des transports), de manière à transporter les blessés dans les meilleures conditions de confort et de vitesse, tout en immobilisant le moins de voitures ou de wagons possible par un aménagement spécial et définitif. - André CASSEL

