

Historique du 16^e Escadron du Train des Équipages Militaires
Imprimerie Finzi – Tunis
numérisation : P. Chagnoux - 2010

HISTORIQUE
des
Compagnies de Tunisie
du
16^e Escadron du Train des Équipages Militaires



Tunis
-o-
Imprimerie - Papeterie FINZI
-o-
1920

Historique du 16^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Finzi – Tunis

numérisation : P. Chagnoux - 2010

HISTORIQUE

des Compagnies de Tunisie du 16^e Escadron du Train

des Équipages Militaires

-----0-----

Extrait de la Circulaire Ministérielle 5787

3-11 du 3^e Bureau. État-Major de l'Armée :

« L'historique des petites unités formant
« corps ne sera établi que pour celles de ces
« unités qui doivent être maintenues en temps
« de paix.
« Pour les unités inférieures au Bataillon,
« déjà dissoutes ou appelées à être dissoutes
« ne seront établis que les historiques qui
« présenteraient un réel intérêt soit en raison
« du rôle particulièrement intéressant, joué
« par ces unités, soit en raison du talent des
« rédacteurs ».

L'historique d'un escadron du Train des Équipages Militaires fait sous forme de résumé de marches et opérations paraîtrait confus et fatiguerait l'attention. Il nous a paru plus simple de résumer les documents en notre possession en adoptant la division suivante :

- 1° Pages souvenirs, relatant quelques faits de guerre ;
- 2° Résumé très succinct des créations et utilisations des unités ;
- 3° Historique abrégé d'une unité.

Cette troisième partie est le rapport du capitaine **DURAND**, commandant la 11^e Compagnie bis, choisi non à cause de ses services (toutes les unités ont eu le même métier à accomplir) mais uniquement à cause du talent du rédacteur qui a réussi à donner l'exacte impression du rôle d'une Compagnie du Train.

Le règlement du Train des Équipages militaires nous défend de chercher l'occasion de combattre et nous impose même l'obligation d'éviter et de fuir tout engagement. Nos pages souvenirs obligent à reconnaître qu'il n'est pas toujours possible d'éviter le coup de feu et que, dans ce cas, nos convois savent subir l'attaque, se défendre et répondre.

La deuxième partie indiquera sommairement à quel point notre utilité est évidente puisqu'il a fallu partout mobiliser et créer des convois pendant toute la durée de la guerre.

La troisième partie donnera une projection rapide du dur travail demandé aux convoyeurs.

L'Étendard du Train, rarement déployé, peut porter le nom de toutes les campagnes de guerre entreprises par **la France** ; des tringlons sont morts partout, dans toutes les colonies. La liste de notre étendard pourra s'allonger des noms de tous les fronts.

Historique du 16^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Finzi – Tunis

numérisation : P. Chagnoux - 2010

PREMIÈRE PARTIE

Pages Souvenirs du 16^e Escadron du Train

Au Maroc

Le **5 mai 1911**, le lieutenant **VALLADE**, commandant un convoi d'environ 2.000 chameaux se rendant de **Sale** à **Kenitra (Maroc)** fut attaqué par un fort contingent de marocains venus des lisières de **la forêt de la Marmora**.

Très supérieurs en nombre les marocains s'emparèrent d'une grande partie du convoi ; celui-ci n'était défendu que par quelques éléments du Train chargés de la conduite qui résistèrent jusqu'à la dernière extrémité.

Le brigadier **PINSON** et le conducteur **NICOL** furent blessés mortellement. Le lieutenant **VALLADE**, blessé, reste étourdi sur le terrain. Son ordonnance le sauve en lui ramenant un cheval pour remplacer le cheval tué sous lui.

Un conducteur indigène tunisien **MADJOUB BEN SALAH** voyant son brigadier mortellement blessé n'hésita pas à se porter à son secours et après de nombreux efforts arriva à le transporter et à le cacher dans un champ de blé, empêchant ainsi les marocains de s'en emparer et de le mutiler.

MADJOUB BEN SALAH ainsi que le brigadier **PINSON**, le conducteur **NICOL** et deux autres conducteurs indigènes furent cités à l'ordre des troupes débarquées au **Maroc Occidental** (Ordre Général n° 44).

Dans le Sud Tunisien

Le **19 août 1918**, un convoi de ravitaillement en retour quittait **Dehibat (Extrême Sud Tunisien)** vers minuit pour rejoindre le poste de **Tatahouine** en quatre étapes. Ce convoi était commandé par le lieutenant **GRUSON**.

A quelques kilomètres du poste le convoi fut attaqué par de nombreux rebelles venus des frontières de **la Tripolitaine** et embusqués à droite et à gauche de la piste.

Malgré la surprise d'une fusillade intense tirée presque à bout portant, le lieutenant **GRUSON** qui se trouvait en tête réussit à rassembler une partie des conducteurs pour la défense ; à peine avait-il donné ses instructions à quelques conducteurs indigènes, achevant de les encourager par ces mots : « Les Fellagats (rebelles et tripolitains), ce n'est rien du tout. » qu'il tomba mortellement blessé.

Cinq conducteurs indigènes qui participaient à la défense en tête du convoi tombèrent à côté de leur lieutenant qu'ils ne voulaient pas abandonner ; plusieurs autres conducteurs furent gravement blessés.

Le **5 octobre 1918**, un convoi léger, composé d'une voiture araba et de quelques hommes d'escorte, était dirigé de **Tatahouine** sur **Bir Keeira (Extrême Sud Tunisien)**, ayant pour mission de ramener à **Tatahouine** un militaire gravement malade.

Au passage du **col du Brigat**, le petit groupe fut attaqué par des rebelles cachés derrière les crêtes et dut rebrousser chemin.

Le conducteur de la voiture **MOHAMED BEN MOHAMED** fut mortellement blessé en essayant

Historique du 16^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Finzi – Tunis

numérisation : P. Chagnoux - 2010

de faire faire demi-tour à son attelage dans une piste encaissée et presque impraticable.

Obéissant aux règles apprises, le conducteur **MOHAMED** avait essayer de sauver son attelage et son matériel avant de se préoccuper de sa sécurité personnelle.

Ces quelques faits brièvement relatés pourraient être suivis d'une longue suite d'autres actions accomplies dans les unités du 16^e Escadron détachées aux armées d'**Orient** et du **Levant**. Mais ces unités ont été dissoutes sans laisser de rapports ou d'historiques permettant de contrôler les faits. Tous ces souvenirs seraient d'ailleurs la reproduction des mêmes événements, attaque par surprise, lutte, défense et malheureusement toujours, malgré son courage, le convoyeur succombe car il est la proie guettée, et les précautions des assaillants sont bien prises.

En quelques mots, nous pouvons résumer l'histoire de guerre des convoyeurs du Train. Anciens artilleurs, tirailleurs, spahis, affectés au Train des Équipages Militaires, embarqués dès les premiers jours de la mobilisation, tous durent faire sur route l'apprentissage du métier de conducteur. Mais il ne suffit pas de savoir conduire, soigner les animaux et obéir : il faut encore acquérir les qualités fondamentales nécessaires au convoyeur. Il faut s'entraîner à marcher sans relâche, presque sans repos, car l'arrêt, c'est le pansage, l'abreuvoir, les repas. Il faut apprendre à cheminer et vivre par petits détachements, très souvent sans gradé. Il faut surtout s'habituer à rechercher l'entraide mutuelle, plus nécessaire au conducteur du Train qu'à tout autre soldat. Il faut, le cœur fort, l'âme stoïque, savoir lutter, résister à la coalition des mauvaises chances et dans tous les cas espérer et vouloir quand même.

Le ravitaillement ne peut être interrompu quels que soient la saison, la température, l'état des routes, l'usure du matériel et même la fatigue, la misère physiologique des hommes et des animaux. Les combattants doivent vivre, le conducteur le sait, et sans autres stimulants que cette idée, la conscience de son devoir et la volonté de ne pas décevoir l'attente de l'avant, le conducteur va au travers de tout, malgré tout. Ici il relève un chargement versé, là il encourage et soutient son attelage à bout d'efforts ; ailleurs il remonte des ravins où tout a roulé, les morceaux d'arabat, les animaux tombés, le chargement éventré ; il répare, grogne, et repart. Arrêté par les neiges ou le verglas, isolé plusieurs jours, il se rationne et respecte les vivres qu'il transporte ; écrasé par la chaleur, altéré, éreinté, il continue à marcher à côté des mulets, épongeant à l'aide des dernières gouttes du bidon les yeux et les naseaux des bêtes épuisées. En fin, et c'est là le devoir, partout où le convoi du Train est attendu... il arrive ! Le conducteur, qui n'est jamais un rhéteur, ne conte pas ses peines ; il rit de la joie qu'il cause, et rit plus fort encore d'avoir vaincu les difficultés, d'être arrivé.

Historique du 16^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Finzi – Tunis

numérisation : P. Chagnoux - 2010

DEUXIÈME PARTIE

Résumé des créations et utilisation des unités

Année 1911, 1912, 1913, 1914

En **avril 1911**, les Compagnies du Train de **Tunisie** sont appelées à fournir de nouveaux contingents pour le **Maroc Occidental**.

Deux ambulances de colonnes mobiles fournies par les 11^e et 12^e compagnies et commandées par les lieutenants **VALLADE** et **LAISNEY** sont mises en route le **11 avril** pour s'embarquer à **Bône** à destination de **Casablanca**. Aussitôt après le débarquement des ambulances les lieutenants **LAISNEY** et **VALLADE** créent des convois de chameaux destinés au ravitaillement des TR. L'un de ces convois est attaqué le **5 mai**, le lieutenant **VALLADE** est blessé ; plusieurs conducteurs sont tués et blessés.

Quelques jours après, les Compagnies de **Tunisie** fournissent également le cadre et les conducteurs du train régimentaire de deux bataillons de tirailleurs (Bataillon **FELLER** et **VINCENTI**) et celui du Bataillon de marche d'infanterie légère d'**Afrique**.

Le **5 mai 1911**, la 12^e compagnie, stationnée à **Bizerte**, est désignée pour servir au **Maroc** en exécution du télégramme ministériel n° 3676 3/3 **mars** du dit jour.

Cette compagnie, sous les ordres du capitaine **FREYSSANGE**, quitte **Bizerte** les **11 et 12 mai** pour s'embarquer à **Oran** le **20 mai** à bord du transport « Aquitaine » et arriver à **Casablanca** le **22 mai**.

Les formations sanitaires constituées par le 16^e escadron du Train (ambulances **VALLADE** et **LAISNEY**) ainsi que les conducteurs affectés au train régimentaire des bataillons d'**Afrique** dont il est question ci-dessus sont rattachés à la Compagnie.

La compagnie quitte **Casablanca** le **25 mai** pour aller s'installer à **Mehedia** où elle arrive le **29 mai**.

Deux jours suffirent pour l'installation ; les colonnes du général **MOINIER** sont arrivées à **Fez** et le ravitaillement est urgent.

Le **2 juin**, un important convoi de ravitaillement est mis en route sur **Fez** par **Lala Ito** et **Sidi Guiddar**, tous les moyens de transport disponibles font partie de ce convoi.

Le **9 juin**, un convoi de chameaux est également mis en route sur **Fez**, la Compagnie fournit le personnel d'encadrement nécessaire.

Les convois se répètent ainsi pendant tout le mois de **juin** et il ne reste à **Mehedia** que les animaux indisponibles et quelques conducteurs pour leur donner les soins nécessaires, à peine un convoi est-il rentré qu'il faut songer en guise de repos, à effectuer le chargement d'un nouveau convoi et à repartir le jour suivant.

Le **15 juillet**, par suite de l'organisation de la nouvelle ligne d'étapes partant de **Salé** pour **Camp-Monod – Tiflet – Souk el Arba, Meknès** et **Fez**, la Compagnie reçoit l'ordre de partir pour **Salé** où elle installe son bivouac sur les sables de la plage entre le **Bou Regreg** et l'océan.

A partir de cette date, les convois de ravitaillement sur **Fez** se font périodiquement tous les quatre jours ; des convois auxiliaires sont formés et installés à **Tiflet, Souk el Arba, Meknès** et **Fez** ; ces convois sont rattachés aux compagnies du Train et participent aux convois de ravitaillement.

La compagnie assure en outre les trains régimentaires, ambulances de colonnes mobiles, cadre des convois de chameaux aux colonnes d'opérations.

Historique du 16^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Finzi – Tunis

numérisation : P. Chagnoux - 2010

Ce même service est assuré au cours des années **1912**, **1913** et **1914**.

Année 1914 : Mobilisation

Le **2 août 1914**, les Compagnies du Train en **Tunisie** étaient stationnées :

11^e compagnie : à **Tunis** ;

12^e compagnie : à **Salé (Maroc)** ;

Dépôt de la 12^e compagnie : à **Bizerte** ;

13^e compagnie : à **Gabès**.

La période de mobilisation fut longue à cause des nombreux éléments indigènes affectés aux compagnies et rejoignant pendant tout le mois d'**août**.

En **septembre 1914**, les compagnies de Tunisie et le dépôt de la 12^e compagnie à **Bizerte** atteignent des effectifs variant entre 400 et 500 hommes et 500 à 600 animaux provenant de la réquisition.

Les réservistes et territoriaux provenant de la cavalerie et affectés au Train des Équipages Militaires dans la réserve sont réaffectés à leur arme d'origine en **septembre 1914**.

En **octobre**, les éléments français des jeunes classes et de nombreux gradés sont versés à l'infanterie pour la formation des trains régimentaires.

La 12^e compagnie (**Salé**) fournit également le train régimentaire de trois bataillons d'infanterie dirigés du **Maroc** sur le front français.

Année 1915

L'année **1915** s'ouvre beaucoup plus active ; dès le mois de **janvier**, la 11^e compagnie bis du 17^e escadron est en formation à **Bizerte** pour prendre part à l'expédition des **Dardanelles**.

Les compagnies du Train en **Tunisie** fournissent à cette unité : un officier, de nombreux gradés et conducteurs ainsi qu'un grand nombre de mulets et de matériel.

En **février 1915**, les compagnies 11 bis du 5^e escadron du Train et 11 bis du 18^e escadron du Train également en formation à **Bizerte** reçoivent des Compagnies de **Tunisie** un renfort important en gradés, conducteurs, animaux et matériel.

La 11^e compagnie reçoit l'ordre de préparer son départ pour l'armée d'**Orient** et de s'embarquer le **25 avril**.

Les renforts ci-dessus prélevés et affectés aux compagnies en formation à **Bizerte** ne permettent plus la formation de cette unité avec les éléments du Train en **Tunisie**.

Les compagnies d'**Algérie** envoient un certain nombre de gradés, de conducteurs et d'animaux ; le reste des conducteurs est fourni par l'artillerie de **Tunisie**, les mulets sont réquisitionnés.

Le **25 avril 1915**, la Compagnie est à l'effectif suivant :

Officiers 5

Hommes de troupe 466

Animaux..... 656

Le départ de cette compagnie fut ajournée et en **juin 1915**, elle fournit les éléments nécessaires à la

Historique du 16^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Finzi – Tunis

numérisation : P. Chagnoux - 2010

constitution de la compagnie 12 bis/16 (Dépôt de remonte mobile) qui s'embarque, après sa formation à **Bizerte**, pour l'Armée d'Orient.

En **août 1915**, la 13^e compagnie, à **Gabès**, dont les effectifs sont insuffisants pour assurer les transports à effectuer dans **le Sud Tunisien** demande du renfort.

Des gradés, conducteurs, animaux et matériel sont envoyés de la compagnie de **Tunis** et l'effectif de la 13^e compagnie atteint, en **octobre 1915**, les chiffres suivants :

- 6 Officiers ;
- 900 hommes ;
- 1000 mulets ;
- 2500 chameaux.

Un important détachement, sous les ordres d'un capitaine, est installé à **Tatahouine** où sont rassemblés tous les chameaux et la moitié des effectifs ci-dessus.

Ce détachement assure le ravitaillement des postes de **Tamelest**, **Fatnassia**, **Oum-Souigh** et **Dehibat** (115 km) par une piste recouverte de sable et dans un pays désertique, sans eau et par une chaleur torride ; il fournit également les moyens de transport nécessaires à la suite des colonnes mobiles.

Les opérations du **Sud Tunisien** se continuent jusqu'en **1919** et les effectifs ci-dessus restent à la disposition du général commandant le D. S. T.

Année 1916

En **juillet 1916**, les Compagnies de **Tunisie** fournissent un renfort au 15^e escadron du Train à **Orange** comprenant les effectifs suivants :

- Un officier ;
- 132 conducteurs français.

En **octobre 1916**, un renfort est dirigé sur le 5^e groupe d'artillerie, il compte :

- 51 conducteurs ;
- 89 animaux.

Le **6 novembre 1916**, formation de la 11^e bis/16 aux effectifs suivants :

- 5 Officiers ;
- 322 hommes de troupe ;
- 542 animaux ;
- 250 voitures.

Cette compagnie s'embarque à **Bizerte** le **17 novembre** à destination de **Salonique** ; (l'historique de cette compagnie constitue la troisième partie du présent document).

Formation à **Tunis** par la 11^e compagnie et à **Bizerte** par le dépôt de la 12^e compagnie, des compagnies suivantes :

114/16, 161/16, 162/16, 163/16 embarquées à **Bizerte**, au cours du premier trimestre **1917**, à destination de l'Armée d'Orient.

Chacune des unités ci-dessus est à l'effectif suivant :

- Deux officiers ;
- 150 hommes de troupe.

Historique du 16^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Finzi – Tunis

numérisation : P. Chagnoux - 2010

Année 1917 - 1918

Les 11^e compagnie et dépôt de la 12^e compagnie reçoivent les jeunes soldats indigènes des classes **1917** et **1918**.

Chaque classe se compose d'un effectif d'environ 800 jeunes soldats répartis en plusieurs groupes. Les éléments de la classe **1917** formant les groupes F. E. G. sont dirigés sur les 15^e, 16^e et 17^e escadrons du Train en **France** pour y compléter leur instruction.

Les éléments de la classe **1918** formant les groupes O. R. P. S. sont dirigés sur les 15^e, 16^e, 17^e et 18^e escadrons du Train en **France** pour le même motif.

Ces groupes de jeunes soldats, placés en subsistance aux escadrons du Train, restèrent rattachés administrativement aux compagnies de **Tunisie** jusqu'au moment de leur envoi sur un théâtre d'opérations.

L'historique des compagnies suivantes n'est pas parvenu au corps :

114/16, 162/16, 163/16, 12 bis/16 ;

15/16 compagnie formée en **Orient** et rattachée au point de vue effectif au 16^e escadron du Train de **Tunisie**.

TROISIÈME PARTIE

Historique de la 11^e Compagnie de marche du 16^e Escadron du Train des E. M.

CAPITAINE : DURAND

L'unité sitôt créée s'embarque

La compagnie 11/16 du T. E. M., compagnie attelée, a été constituée à **Bizerte** le **6 novembre 1916**, à l'effectif de cinq officiers, 322 hommes, 542 animaux.

Le **17 novembre**, à midi, elle s'embarquait sur le paquebot « Eloby » à destination de **Salonique**. Elle ne possédait à ce moment qu'un seul officier, le lieutenant **VERGNES**. Par contre, le personnel troupe était au complet. Il se composait, dans la proportion de 8/10^e d'indigènes tunisiens, réservistes et jeunes soldats, fournis par les dépôts des 4^e et 8^e tirailleurs, le 4^e spahis et les compagnies du Train de la Division d'Occupation.

Ces éléments d'âge et d'armes différents, devaient rapidement s'adapter à la tâche qui leur était dévolue : le Tunisien est intelligent, sobre, patient, discipliné et d'un absolu dévouement aux chefs qui l'aiment et le comprennent. D'autre part, ces hommes n'ignoraient pas la guerre...

Les réservistes avaient appris, dans des campagnes antérieures, l'art de servir et de se débrouiller. Ils avaient combattu, tirailleurs héroïques, dans les rues de **Fez** insurgé et dans **les gorges du Tafoudeit** ; ils avaient, spahis orgueilleux, sabré les djichs en **Mamora** et poursuivi les gens d'**El Hiba** vers le Sud ; ils avaient, tringlots modestes, utiles et infatigables, traversé **le Maroc** en tout sens, appuyés sur cet incomparable serviteur, le mulet. Ils avaient aussi, tirailleurs, spahis, tringlots, servi de cible aux guerriers marocains dont la bravoure et l'adresse sont légendaires.

Les jeunes connaissaient ces souffrances et ces prouesses, ils les avaient entendu conter maintes fois, à l'heure de la sieste, chez les caouadjis du souk, ou le soir, après la prière, alors que les feux s'allument près des tentes du douar et que le chacal commence sa sinistre chanson...

Anciens et boujadis savaient donc qu'ils allaient souffrir, mourir peut-être... mais, fatalistes et braves, ils ne pensaient qu'à servir de toutes leurs forces cette **France** qu'ils avaient appris à connaître, à aimer et que les barbares attaquaient.

Le moral du personnel français n'était pas moins élevé. Cependant, ces gradés, ces ouvriers, ces conducteurs, se voyaient entraînés loin de la Patrie, loin du Foyer. Ils savaient que des journaux de leur pays qualifiaient d'aventure l'expédition dont ils feraient partie. Ils n'ignoraient rien de ce que furent l'enfer des **Dardanelles** et la retraite de **la Struma**. Et que ne leur avait-on dit sur la trahison des sous-marins boches ou sur la forêt grandissante des croix de bois au cimetière de **Zeitenlik**.

Mais, quand les sirènes de l'Eloby annoncèrent le départ, ces tristesses s'évanouirent. Après avoir salué d'un dernier regard les côtes hospitalières de **l'Afrique** française, tous se tournèrent pleins d'espoir vers **l'Orient** mystérieux.

Historique du 16^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Finzi – Tunis

numérisation : P. Chagnoux - 2010

En Orient

La traversée fut calme. Le **22 novembre**, alors que le soleil descendait du côté du **Vardar**, l'Eloby mouillait en rade de **Salonique**. Le débarquement commençait aussitôt ; mais les yeux des nouveaux arrivés ne pouvaient se détacher du splendide panorama en trois tons : blanc, bleu et or, que leur offrait la ville, le ciel et les flots.

Le **23 novembre**, la compagnie s'installait au **camp de la Jonction** ; le **29**, le capitaine **LE ROY**, bientôt remplacé par le capitaine **CARRUETTE**, les sous-lieutenants **LAFONT** et **VERNET** l'y rejoignaient.

L'unité s'organisait. Elle recevait le harnachement et le matériel roulant nécessaires. Le **premier janvier**, elle était prête à marcher et affectée à la 11^e D. I. T.

Premiers efforts

Le **7 janvier 1917**, la compagnie prenait possession de la route. Ses éléments qui ignoraient encore la vie du Train des Équipages au cours des expéditions lointaines, allaient avoir, dès le début, un vision précise des fatigues futures ; la colonne se dirige sur **Kosani**, elle marche dans un lac de boue, les ponts sont rompus, il faut passer les rivières à gué avec de l'eau jusqu'au ventre ; les voitures qu'on dégage à bras enfoncent dans le marais ; le soir, on bivouaque sous la pluie et la neige. Puis, le borbier dépassé, l'escalade de la montagne commence : montées raides où les attelages doivent être doublés, descentes traîtresses où les mulets harassés s'abattent, chutes dans les ravins profonds de 200 mètres.

Enfin, le **14 janvier**, la compagnie arrivait à **Kosani**. Ce premier voyage, qui devait durer six jours, en avait pris huit. Six hommes, frappés de congestion, avaient été évacués d'urgence, 32 conducteurs et 63 mulets étaient indisponibles.

Du 15 au 30 janvier, la compagnie travaillait pour le service de l'intendance qui, dans le pays, réquisitionnait vivres et fourrages. Il pleuvait, mais les vieilles casernes grecques de **Kosani** offraient un abri suffisant aux hommes lorsqu'ils rentraient le soir de leurs excursions dans la campagne inondée

Le **31 janvier**, l'unité quittait **Kosani** à destination de **Florina**. Boue et neige ; la piste était impraticable ; le détour obligé allonge l'étape de 25 km. La ville de **Florina** atteinte, l'ordre arrivait de marcher encore pour s'arrêter le **2 février** à 22 heures dans un champ détrempe, à proximité de la station. Le **3 février**, on chargeait les voitures et on rejoignait le **km. 6**.

Le résumé suivant du carnet de route du capitaine **CARRUETTE** montrera ce qu'était, à cette époque, la situation de sa compagnie :

Le **5 février**, il demande pour les hommes le jour de repos qui leur est nécessaire pour nettoyer leurs effets et se laver eux-mêmes. Depuis le **7 janvier**, la plupart d'entre eux n'ont pas eu le temps de le faire. Ce jour de repos est refusé, les besoins de l'armée sont pressants...

Le même jour, le peloton du sous-lieutenant **LAFONT** est bloqué dans les neiges du **col de Pisodéri**, à 1527 mètres d'altitude. les voitures sont dételées ; les hommes et les animaux transis

Historique du 16^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Finzi – Tunis

numérisation : P. Chagnoux - 2010

rentrent au camp ; le capitaine rend compte, mais il reçoit l'ordre de passer quand même. Le sous-lieutenant repart pour le col, fait déblayer à la pelle, tripler les attelages et, au prix d'efforts inouïs, passe...

Ce travail continue les jours suivants.

Les convois qui devaient effectuer le parcours **km. 6 – Breznitsa** en trois jours, en mettent six. Les mulets, qui reçoivent peu de grain, n'ont plus la force de retenir les voitures et roulent dans les ravins. Les hommes peinent sans répit, avec une nourriture insuffisante : on manque de pain.

Aussi le chiffre des malades est-il considérable. De 34, le **6 février**, il passe à 91 le **12** du mois. En une semaine, 46 conducteurs sont évacués ; les deux adjudants, épuisés, tombent au même moment. Chaque jour, des animaux meurent de misère et de surmenage. Vingt-cinq voitures ont roulé, avec chargement et mulets, dans **les gorges du col de Bigla** et quatorze arabats sont restées sur la route, complètement brisées.

Après le froid et la neige, il faut supporter le dégel et la boue ; quand le soleil se montre, les avions ennemis mitraillent les convois...

Le travail avant la Victoire

Du 23 mars au 17 juin 1917, la compagnie opérait dans ce pays de la désolation et du spleen, connu de tous sous le nom de **Boucle de la Cerna**. Elle était à la disposition de la 17^e D. I. C. et effectuait les transports de vivres et munitions de **Slivica** sur **Guilesch** et **Yven**.

Les bombardements par avions se succédaient ; le **31 mars**, 14 appareils jetaient leurs engins sur le **camp de Slivica** : un conducteur indigène blessé, six chevaux ou mulets tués. Le **5 avril**, nouvelle attaque dont quelques animaux seulement étaient victimes. Mais le **29** du même mois, cinq hommes et 20 mulets gisaient morts après le passage de dangereuses machines au-dessus du camp.

Le **26 avril**, le convoi d'**Iven** a été surpris dans une tempête de neige. Il a dû passer la nuit sur place, 14 mulets sont morts.

Le temps cependant se mettait au beau, le service devenait plus facile, on pouvait se réorganiser et compter les victimes. Les pertes étaient, pour une période cinq mois, de 71 conducteurs morts ou évacués et de 265 animaux.

En **juin**, le convoi recevait l'ordre de se rendre à **Florina**. Une partie y travaillait sous la direction du service de l'intendance à l'exploitation des ressources de la région en fourrages, le reste transportait du bois à **Vélusina**. Puis, au milieu d'**août**, la compagnie, déplacée à nouveau et réunie à **Vélusina** (sauf un détachement employé en forêt à **Lagen**), assurait le transport du combustible et de la farine à la boulangerie de **Monastir**.

Ce travail s'exécutait de nuit sur une route constamment bombardée.

Il allait se continuer près d'un an.

Le **7 novembre 1917**, le capitaine **CARRUETTE**, depuis très longtemps en **Orient**, était remis à la disposition du Ministre sur avis de la Commission de rapatriement. Le lieutenant **PAQUY** lui succédait.

Historique du 16^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Finzi – Tunis

numérisation : P. Chagnoux - 2010

La Victoire

Le **9 juillet 1918**, la compagnie subit une transformation complète. Elle comprend désormais deux pelotons d'arabats (100 voitures) et deux pelotons de mulets de bât (200 animaux). Elle est complétée par des éléments provenant de la compagnie 161/16 dissoute (la compagnie 161/16 était aussi d'origine tunisienne). Elle prend la dénomination de compagnie 11 bis/16 mixte. Elle est placée sous le commandement du capitaine **PAPILLON**.

Mais l'armée d'**Orient**, qui, depuis si longtemps, souffre et travaille, mérite son heure de gloire. Sous ses coups, la force bulgare va s'effondrer brusquement et la nouvelle de notre victoire des **Balkans**, annonciatrice de succès plus définitif encore, fera trembler à **Vienne** et à **Berlin** les criminels qui imposèrent la guerre.

Le **19 septembre**, la compagnie au complet est mis à la disposition de la 11^e D. I. C. (qu'elle ravitaillera en vivres et en munitions le jour et la nuit pendant la bataille et la poursuite). L'effort est tel que les hommes se traînent exténués et que les animaux meurent de surmenage. Le **12 octobre**, l'état de fatigue est si considérable que le général commandant la Division ordonne un repos complet. La 11 bis/16 vient de marcher sans répit pendant 33 jours. Elle a couvert plus de 700 kilomètres sur des routes encombrées ou des pistes à peine tracées, au milieu d'une poussière aveuglante et sous un soleil torride.

Comme les autres unités de l'armée, elle a travaillé de toutes ses forces pour la Victoire.

Vers des jours meilleurs

Le **6 novembre 1918**, la compagnie quitte **Pestrica** à la suite de la 11^e division qui, à travers la **Serbie** libérée, marche vers le Nord. Elle apprend à **Kaplan** que l'armistice est signé avec **l'Allemagne**, que la guerre est gagnée.

Mais ce n'est pas la fin des fatigues et des souffrances. La marche en avant continue sur l'étroite route qui suit **la Morava**. Le pays traversé est souvent sauvage, toujours pauvre et dévasté. L'encombrement rend pénible le travail des conducteurs et des mulets. Les hommes sont en loques, ils souffrent de la faim ; les animaux sont couverts de plaies, ils meurent de fatigue et d'inanition. En de nombreux endroits, l'atmosphère s'empuantit de l'odeur de leurs cadavres laissés sur le chemin. La colonne nourrit des nuées de corbeaux. Puis la neige vient encore ajouter à cette misère. **VERESTCHAGIN**, le peintre de la sinistre route de **Plewna**, aurait trouvé là une vivante réplique de son œuvre.

Le **premier décembre**, l'unité est à **Tchupria**. Elle vient de parcourir 300 km. en 21 étapes. Les fatigues et la grippe ont décimé le personnel, 80 mulets sont morts, les autres sont squelettiques ; le matériel n'a pu être amené qu'au prix d'efforts considérables.

Il faudra pour remettre l'unité en état une longue période de repos dans les riches plaines du **Banat**.

Historique du 16^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Finzi – Tunis

numérisation : P. Chagnoux - 2010

Nos morts

Pour compléter ce bref historique, il serait juste d'établir une liste des officiers et soldats tués à l'ennemi, de mentionner les citations obtenues, de rappeler les actes individuels de bravoure, de ténacité, de patriotisme.

Hélas ! les morts du Train ne sont pas tombés face à l'ennemi en pleine bataille. Sur leurs cadavres, pas de glorieuses blessures. C'est dans quelque coin obscur d'un triste hôpital qu'ils ont rendu leur dernier soupir, victimes des fatigues de la route, tués par le surmenage.

Les morts du Train ne sont pas de ceux qu'on montre ; mais leur sacrifice n'est-il pas le même que celui d'autres morts plus héroïques ?

Quelques Lauriers

Et si, pendant la guerre, les actes d'audace et de bravoure ont été justement récompensés par des citations, des croix et des grades, l'esprit d'abnégation, l'énergie patiente, l'effort continu, le dévouement de tous les instants ont été trop souvent ignorés ou n'ont obtenu qu'un vague succès d'estime.

Le Train des É. M., sans rien réclamer, a applaudi à la gloire des autres...

Il était heureux cependant quand, sur sa route, le fantassin étonné et admiratif lui rendait loyalement justice dans cette phrase tant de fois entendue :

« Il faudrait me payer cher pour faire un métier pareil ».

Il était fier aussi lorsque des chefs bienveillants se sont adressés à lui dans les moments pénibles pour le remercier et l'encourager.

Voici une lettre que les compagnies reçurent le **24 septembre 1917** du Général commandant la Division provisoire :

« Depuis le début des opérations de la Division provisoire, le Train des Équipages Militaires a fourni les plus grands efforts et a grandement contribué par un travail intensif au succès des opérations en assurant dans les meilleures conditions les ravitaillements en vivres.

« Je vous adresse l'expression de toute ma satisfaction et vous prie de féliciter en mon nom par la voie de l'ordre, les officiers, sous-officiers, brigadiers et conducteurs des unités du Train ayant assuré les transports tant entre **le km. 6** et **Zelova** que dans la zone d'action de la Division provisoire.

« Depuis 26 mois que je suis en Orient, le Train des Équipages Militaires, sous mes ordres, a donné les plus grandes satisfactions qu'un chef puisse rêver et je vous remercie de tout cœur.

« Vous pouvez être fiers des nombreux services que vous avez rendu à la Patrie.

Historique du 16^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Finzi – Tunis

numérisation : P. Chagnoux - 2010

« Par votre courage, votre esprit de discipline, votre abnégation et votre patriotisme, vous avez
« apporté souvent même jusqu'aux tranchées, par tous les temps et toutes les saisons, les vivres, les
« munitions, le matériel et tous les objets nécessaires aux troupes pour vaincre l'ennemi.
« Notre tâche n'est pas encore achevée, nous aurons à éprouver des grandes difficultés, mais je suis
« certain que, grâce à vos nombreuses qualités militaires, nous les surmonterons toutes.
« Ayons confiance, la victoire prochaine viendra vous récompenser de vos efforts qui, bien
« qu'obscurs, n'en sont pas moins utiles à la Patrie.
« Encore une fois, merci. »

Plus tard, la compagnie a eu l'honneur et la joie de recevoir du Général **FARRET**, commandant la
11^e D. I. C., la lettre de félicitations suivante :

« Le Général commandant la 11^e D. I. C. félicite la compagnie 11 bis/16 du T. E. M. pour
l'endurance et l'énergie dont elle a fait preuve au cours des opérations de **septembre et octobre
1918**. Tous, officiers et soldats ont apporté à l'œuvre commune le concours le plus effectif et sont
arrivés, par leurs efforts soutenus, à ravitailler en vivres et en munitions les différentes unités de la
Division à travers un terrain très difficile et dangereux. »

Historique fait à **Tunis**, le **15 janvier 1920**.

Le Capitaine **LAMBERT**,
Commandant les compagnies du Train en **Tunisie**
(Signé) : **LAMBRET**.

-----o--O--o-----