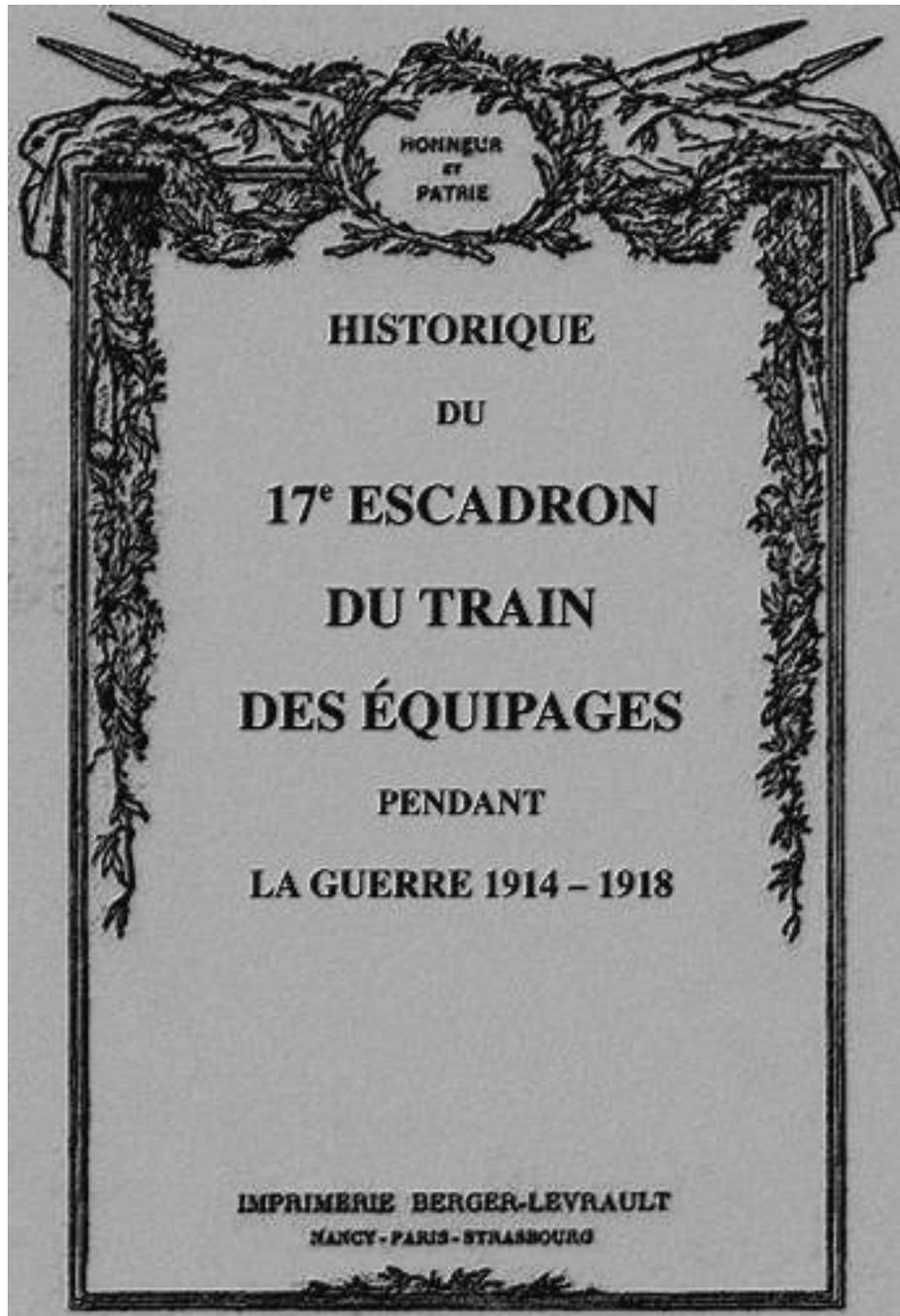


Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014



Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

LE 17^e ESCADRON DU TRAIN DES ÉQUIPAGES PENDANT LA GUERRE 1914 – 1918

COUP D'ŒIL GÉNÉRAL

La grande guerre a popularisé le train des équipages. Le trainglot est partout. S'il ne monte pas à l'assaut, il accomplit un rôle immense, laborieux et modeste, souvent périlleux, avec constance, dévouement absolu, abnégation, sacrifice même.

Trainglot des formations sanitaires, il est le compagnon du brancardier, et, avec lui, il est le sauveur de ceux qui sont tombés et qui mourraient sans eux.

Trainglot des convois administratifs, il a le monopole de tous les ravitaillements de vivres. Par lui, la faim et la soif du poilu sont satisfaites et l'on sait maintenant plus que jamais l'importance de l'alimentation dans la guerre.

Trainglot des unités de transport, il est l'homme de toutes les tâches, depuis la plus banale jusqu'à la plus périlleuse. Combien nombreux sont ceux qui sont morts par le feu de l'ennemi au cours des ravitaillements, de jour et de nuit, alors qu'ils portaient jusque dans les lignes, munitions, engins, fils barbelés. Et, comme de par l'application des lois **Dalbiez** et **Mourier**, le Train n'avait plus que des hommes des vieilles classes, presque chaque victime laisse une veuve et des orphelins.

Un nouveau trainglot est né au cours de cette guerre, qui, tout de suite, a pris une importance considérable et justifiée : le conducteur d'auto. Grâce à la puissance de rendement de son camion, à la vitesse de sa voiture, il a pu, non seulement s'acquitter des transports de matériel, mais encore il a pu assurer la tâche de transporter les troupes, d'assurer les liaisons des quartiers généraux. Le trainglot-chauffeur est donc devenu le facteur nécessaire, escompté, pour l'accomplissement des opérations tactiques elles-mêmes.

Par les nuits obscures, le mauvais temps, sans phares ni lanternes, le long des routes éventrées, encombrées, le volant est rude à bien tenir; mais il faut que l'officier qui porte des ordres arrive; il faut que les poilus qui sont dans le camion arrivent aussi, et le trainglot-chauffeur le sait, et tous arrivent quand il le faut.

C'est ce trainglot qui a permis **Verdun en 1916** et **Montdidier en 1918**.

Le commandement a très souvent reconnu, au cours de la campagne, les mérites du Train par des citations d'ensemble et des citations particulières dont certaines sont très élogieuses. De sorte que

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

L'on peut dire en toute justice, qu'en ces cinq ans de la plus grande guerre qui ait eu lieu, le Train a rehaussé beaucoup son passé glorieux, a mérité hautement de la patrie, meurtrie, mais victorieuse.

*
* *

Le 17^e escadron du Train s'honore d'être à l'égal de tous les autres escadrons de France.

Dès le 2 août 1914, le quartier Andréossy, qui avait vu **en 1887** l'unique essai de mobilisation tenté **depuis 1870**, devenait le point de ralliement de 6.000 hommes, 8.000 animaux, 2.000 voitures. Selon le plan de mobilisation, ces contingents trouvèrent le vivre et le logement **au quartier Andréossy, à la caserne La Hire** et dans de nombreux cantonnements **à Montauban** et dans ses environs.

Là, pendant la période d'organisation, ce fut une activité débordante d'entrain et d'enthousiasme.

Aussi, aux jours et aux heures fixés, chaque unité s'embarqua, complète en tout. Formations hippomobiles et éléments automobiles avaient tous rejoint leurs destinations dans les délais fixés.

Les grosses unités de rattachement étaient : le 17^e C. A. (33^e D. I., 34^e D. I., 67^e D. I. de réserve), la 38^e division, la 96^e division territoriale, le gouvernement militaire de **Lyon**. C'est ainsi que le 17^e escadron fut de **Bertrix** et de **Sarrebouurg**, aux débuts malheureux de **1914**.

Dire ce que furent pour nos trainglots ces jours et ces nuits de retraite, ces étapes interminables sur des routes encombrées où la progression était presque impossible, alors que le canon de l'ennemi devenait de plus en plus menaçant, est bien difficile.

Mais, au fond d'eux-mêmes était une foi plus forte que les angoisses infligées par l'adversité, la foi qu'il n'était pas possible que l'élan sublime de tout le peuple de **France** put avoir d'autre résultat que la victoire finale.

Enfin l'invasion est arrêtée **sur la Marne** et c'est gaiement, pleins d'espérance, que nos convois refont, avec plus d'ordre, les étapes en sens inverse.

Le front se fixe et s'organise. Le premier hiver arrive ; il commence, il sévit. C'est le stationnement prolongé dans les secteurs.

Les opérations de **1915, en Champagne, en Artois, en Belgique, en Lorraine**, donnent aux unités du 17^e escadron l'occasion de se prodiguer en efforts, en dévouement.

Le nombre des corps d'armée, des divisions s'est accru.

Verdun, dès fin février 1916, nécessite l'usure d'un nombre considérable de divisions.

Conséquence : les formations du Train, rattachées aux grosses unités, les suivent dans tous les secteurs du front, **de la Belgique aux Vosges**.

Entre temps, la loi **Dalbier** fait perdre au T. É. M. tous les militaires des jeunes classes, au bénéfice de l'artillerie, qui accroît sans cesse le nombre de ses batteries de tous calibres.

En 1917, les convois administratifs, jugés définitivement trop lourds pour les longs et nombreux déplacements à la suite des grosses unités, sont réduits de plus de moitié.

Par contre, avec les disponibilités ainsi libérées, le commandement crée des unités de transport hippomobiles, organes d'armée, utilisables pour tous transports ; ce sont les U. T. H.

L'artillerie montée, commençant déjà à souffrir du manque de chevaux, reçoit une partie de ces disponibilités.

Ainsi disparaissent les C. V. A. D. 1/17, 2/17, 3/17, 4/17, etc., et naissent les C. V. A. D. 17, 33, 34, 65, 66, 128, etc., ayant le même numéro que la D. I. ou le C. A.

Entre temps, les services automobiles se sont accrus dans des proportions très considérables,

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

assurant une partie très importante des transports de toutes sortes.

Les sections de transport de matériel (les T. M.) sont devenues très nombreuses. Elles sont organisées en groupes, en groupements. Réparties dans les armées, elles font régulièrement et avec rapidité tous les transports, même ceux des troupes.

Les sections sanitaires permettent l'évacuation rapide des blessés sur les hôpitaux de l'arrière.

En novembre 1917, les 4^e et 6^e compagnies C. V. A. D. 65 et 66 vont en Italie après la retraite de **Caporetto** et l'invasion du sol italien par les Autrichiens.

Lorsque les Allemands prononcent leurs grandes offensives de **1918 sur Amiens, sur Montdidier, sur Compiègne, sur Château-Thierry, sur Épernay et Châlons**, des compagnies du 17^e train sont sur chaque théâtre, ayant contribué d'abord à la résistance au boche, enfin à sa retraite.

Mais, précisément, cette retraite demande à être poursuivie avec énergie. Le 75 va devenir plus utile que jamais, et les chevaux manquent de plus en plus à l'artillerie.

C'est alors qu'on décide la suppression des convois administratifs divisionnaires et de corps d'armée (**octobre 1918**). Sur la fin des opérations, il ne reste donc plus **en France**, du train des équipages hippomobiles, que les compagnies dites des quartiers généraux (compagnies des Q. G.), les unités de transport (U. T. H.) ; les détachements des formations sanitaires (G. B. C., G. B. D., ambulances S. H.), les groupes mobiles de remonte (G. M. R.).

Mais ce que le train hippomobile a perdu, le train automobile l'a gagné, et au delà. Ce que le service automobile a donné **en 1918**, dernière année d'opérations, est formidable. En cette année où l'ennemi a tenté ses plus grands efforts pour amener la décision en sa faveur, le transport par camions des divisions à déplacer est devenu la règle.

Les débarquements se faisaient souvent sur le champ de bataille même. Maints et maints automobilistes ont payé de leur vie l'accomplissement de ces transports, mourant ainsi en véritables combattants.

*

* *

Sur d'autres théâtres, à l'armée d'**Orient, au Maroc**, le train des équipages hippomobile a joué un rôle prépondérant dans les transports.

Dans ces pays, les routes sont rares, et celles qui existent ne sont pas bonnes. Pour que l'automobile puisse y rendre des services convenables, il faut qu'elle se tienne sur ces routes, améliorées et entretenues constamment. Dans la bonne saison c'est possible, dès que les pluies et la neige arrivent ce n'est plus possible.

Mais le convoi composé de mulets de bât passe toujours ; les arabas presque toujours.

C'est ce qui explique que nos compagnies 11 *bis*, 13, 13 *bis*, 113, 114, 262, 263, n'ont jamais diminué d'importance pendant toute la guerre.

Un exemple : Le ravitaillement des troupes qui occupaient **la région des Lacs (Salonique)** se faisait uniquement **par le col de la Bigla**. Dès l'hiver venu, la neige s'y installait et les vents du nord-est y amenaient des froids de 20°. Les camions ne passaient plus, mais les équipages muletiers passaient sans cesse. La tâche était d'une dureté exceptionnelle, et les cas de pieds et de mains gelés étaient nombreux ; mais le devoir était de l'autre côté du col, et nos trainglots le faisaient, tout simplement. Les mulets glissaient, tombaient parfois ; il fallait relever tantôt l'un, tantôt l'autre, refaire les chargements par ce froid terrible. On le faisait.

Eh bien, cette image du **col de la Bigla** caractérise bien le trainglot. Soldat des modestes mais rudes et indispensables besognes, tu te bats rarement et l'expression « tirer l'épée » n'est pas faite pour toi.

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

Mais sans toi le poilu héroïque, mais humain, ne la tirerait pas non plus. Tu es donc incontestablement un des artisans de la victoire et la patrie sait ce qu'elle te doit.
Du reste tu figures en bon rang au palmarès du sacrifice et des récompenses.



Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

17^e ESCADRON DU TRAIN DES ÉQUIPAGES

LISTE DES MILITAIRES TUÉS A L'ENNEMI

ou décédés des suites de leurs blessures de guerre

Noms et Prénoms	Grade	Cie	Cause du décès	Date
VÉRINES (Sylvain)	S.-lieut.	7 ^e Cie	Tué à l'enn.	4 déc. 1915
DEHECQ (Alexandre)	V. A. m. 2 ^e cl.	262 ^e Cie	Bl. de guerre	19 mai 1918
LASMARIES (Jean-Marie)	Adj.-chef	11 ^e Cie	Tué à l'enn.	5 juill. 1915
DIGONNER (Joseph)	Adjud.	1 ^{re} Cie	—	22 / 25 mai 1915
BOUHAMRA (Yiahis)	Conduct.	12 ^e Cie	—	6 août 1914
DEMMER (Alphonse)	—	2 ^e Cie	—	19 févr. 1915
DANTRESIRE (Paul-Eugène)	—	9 ^e Cie	—	8 mars 1916
DUBUE (Georges-Louis)	—	12 ^e Cie	—	27 mai 1916
POUSSOU (Lucien)	—	21 ^e Cie	—	15 juill. 1915
SEGUY (Jean)	—	1 ^{re} Cie	—	17 sept. 1916
MIQUEL (Martin)	—	1 ^{re} Cie	—	15 oct. 1916
BOUSQUET (Auguste)	—	1 ^{re} Cie	—	14 oct. 1916
TURROQUES (Jean)	—	17 ^e Cie	—	12 févr. 1917
CAPDECOMME (Jean Baptiste)	—	17 ^e Cie	—	12 févr. 1917
PALMA (Germain)	—	17 ^e Cie	—	12 févr. 1917
LAIGNEAU (Fernand)	—	57 ^e Cie	—	24 avril 1917
ARESKI ben Tahar Kerba	—	115 ^e Cie	—	1^{er} avril 1917
OTHMANI ben Ahmed	—	13 ^e Cie bis	—	29 avril 1917
DJEMONI ben Mohamed ben Aneur	—	13 ^e Cie bis	—	29 avril 1917
MESSAOUD ben Gharbi	—	13 ^e Cie bis	—	29 avril 1917
LE NUZ (Jean-Yves)	—	34 ^e Cie	—	29 avril 1917
MERCADIER (François)	—	17 ^e Cie	—	9 juin 1917
RICHARD (Jean-Marie)	—	34 ^e Cie	—	28 mai 1917
CASTRES (Bernard)	—	32 ^e Cie	—	20 août 1917
LEGROS (Charles)	—	32 ^e Cie	—	19 mars 1917
MONTEIL (Guéraud)	—	2 ^e Cie	—	31 août 1918
BONNIN (Jules)	—	T. M. 758	—	19 juill. 1918
BARON (Antoine-Louis)	—	T. M. 621	—	9 oct. 1918
DUPUY (Joseph)	—	17 ^e Cie	—	1^{er} nov. 1918
VINCENT (Georges)	—	8 ^e Cie	Bl. de guerre	7 nov. 1918
GOUPILLON (Eugène)	Brigadier	33 ^e Cie	—	27 sept. 1918
TRÉMEAU (Lazare)	—	S.T.M. 758	—	20 août 1918
GENTILHOMME (Georges)	Conduct.	S.T.M. 758	—	12 juin 1918
OUSAIID Si Amer	—	16 ^e Cie	—	21 janv. 1918

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

Noms et Prénoms	Grade	Cie	Cause du décès	Date
LEBÈGUE (Louis)	—	115 ^e Cie	Bl. de guerre	26 nov. 1917
JUBERT (Albert)	Conduct.	32 ^e Cie	—	en oct. 1917
THIOLLET (Philogène)	—	32 ^e Cie	—	2 oct. 1917
ARNT (Georges)	—	13 ^e Cie	—	19 août 1915
GLENADEL (Marcelin)	—	32 ^e Cie	Tué à l'enn.	29 sept. 1917
COUSTAL (Paul)	—	9 ^e Cie	—	»
BACH (Henri_Gustave)	—	32 ^e Cie	Bl. de guerre	
VIGNALS (Pierre)	—	8 ^e Cie	—	29 sept. 1917
LE BERRE (Guillaume)	—	34 ^e Cie	—	7 août 1917
COURVOUX (Jacques)	—	8 ^e Cie	—	27 mai 1917
MIMOUNI Belkacem ben Saïd	—	113 ^e Cie	—	29 août 1917
BOURDILLEAU (Eugène)	—	8 ^e Cie	—	1^{er} mai 1917
JUIN (Georges)	—	5 ^e Cie	—	24 avril 1917
DELPIS (Jean)	—	2 ^e Cie	—	12 avril 1917
POUJOLS (Marius)	—	30 ^e Cie	—	4 avril 1917
PONS (Alphonse)	—	30 ^e Cie	—	4 avril 1917
GORSE (Jean)	—	1 ^{re} Cie	—	22 nov. 1916
LANDRY (Théodore)	—	12 ^e Cie	—	11 nov. 1916
MERCADIER (Jean)	—	57 ^e Cie	—	31 oct. 1916
MAGNE (Pierre)	—	57 ^e Cie	—	31 oct. 1916
THÉRESSE (Georges)	—	57 ^e Cie	—	28 oct. 1916
LANAU (Pierre)	Brigadier	12 ^e Cie	—	29 août 1916
VERDIER (Jean)	—	6 ^e Cie	—	15 août 1916
CHATAIN (Georges)	Conduct.	13 ^e Cie bis	—	22 févr. 1916
DEMMER (Alphonse)	—	2 ^e Cie	—	19 févr. 1915
DARQUIZAN (Auguste)	—	9 ^e Cie	—	7 mars 1916
FOISSAC (André)	—	8 ^e Cie	—	5 avril 1916
MÉLIA (Pierre)	—	13 ^e Cie bis	—	17 déc. 1915
DELPART (Gabriel)	—	41 ^e Cie	—	14 nov. 1915
FABRE (Louis)	—	5 ^e Cie	—	24 juill. 1915
CASTÉRA (Ernest)	—	9 ^e Cie	—	17 juill. 1915
LARBI ben Bachir	—	12 ^e Cie	—	24 mai 1915
LESTRADE (Pierre)	—	8 ^e Cie	—	13 mai 1915
BOULARASSE	—	13 ^e Cie	—	4 avril 1915
BELONDRADE (Gabriel)	—	41 ^e Cie	—	25 mars 1915
LALANNE (Étienne)	—	5 ^e Cie	—	24 déc. 1914

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

BLESSÉS

CARRÈRE (Jean)	2 ^e classe	CLAVERIE (Bernard)	2 ^e classe
SAUTEJEAN (Jean)	—	LAPLACE (Antonin)	Brigadier
MARANES (Léon)	—	DELPON (Émile)	2 ^e classe
PUJO (Guillaume)	—	RIMAGNOL (Jean)	—
SATCE (François)	—	VERBIGUIÉ (Joachim)	—
BILLY (Julien).	—	QUEILLES (Gaston)	—
FALEME (Paul).	—	DAUBAS (Émile)	—
GAUVEN (François)	—	GOSIC (Jean)	—
VIGUIER (Jean)	—	MIQUEL (Joseph)	—
LÈCHE (François)	—	CORDORET (Joachim)	—

PRISONNIERS (Faits)

CONLON , fait prisonnier à Raucourt , Maréchal des Logis	MANSIEU , fait prisonnier à Raucourt , 2 ^e classe
CAMBRIL , fait prisonnier à Raucourt , 2 ^e classe	CAUBET , fait prisonnier à Raucourt , —
COUDERC , fait prisonnier à Raucourt , —	

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

CITATIONS A L'ORDRE DU CORPS D'ARMÉE

DUGELAY	Capitaine	FABRE (Louis)	2 ^e classe
MONSINOT (Jean)	2 ^e classe	LATRILLE	—
LE MUZ (Jean)	—	BOUZERON	Brigadier
DEMMER (Alphonse)	—	DASQUE	—
BOURRET (Ferdinand)	—	DESTARAC	Chef d'escadron
VERBIGUIÉ (Joachim)	—		

CITATIONS A L'ORDRE DE LA DIVISION

De BOUNIERS (Joseph)	Maréchal des logis	RIMAGNOL (Jean)	2 ^e classe
GAILLAC (Bernard)	2 ^e classe	LACOUREG (Laurent)	—
LAVIGNE (Thomas)	—	GUILLOT (Lucien)	Maréchal des logis
SÉGUY (Jean)	—	QUEILLES (Gaston)	2 ^e classe
LEZIAN (Fernand)	—	VIDALOT (Joseph)	—
LÈCHE (François)	—	MIQUEL (Joseph)	—
CLAVERIE (Bernard)	—	DUTHIL (Prosper)	Brigadier
LAPLACE (Antonin)	Brigadier	BRUGÈRE (Léonard)	2 ^e classe
DELPON (Émile)	2 ^e classe	MARCONNET (Léon)	—
BOZAH (Antoine)	—	BACHIMONT (Alex.)	—
BOUSQUET (Auguste)	Maréchal des logis	CADORET (Joachim)	—
MIGUEL (Martin)	2 ^e classe	GUISTE (Auguste)	—
LAMM (François)	Brigadier	SABIN (Maurice)	Lieutenant
LEYMARIE (Xavier)	2 ^e classe		

CITATIONS A L'ORDRE DE LA BRIGADE

BOUSQUET	Lieutenant	SENAC (Basile)	Brigadier
GONDAIL (Jean)	Maréchal des logis	CALAS (Jean)	2 ^e classe
BROCA (Joseph)	2 ^e classe	DUBOSCQ	Capitaine
BOMARD (Jean)	—		

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

CITATIONS A L'ORDRE DU RÉGIMENT

ORCIVAL	Capitaine	DENAUD (Roger)	2 ^e classe
MAERT	Lieutenant	BARRALS (Michel)	Maréchal des logis
BARRET	—	LEGROS (Charles)	2 ^e classe
CASTEX (Jean)	2 ^e classe	FONTANILLES (Jean)	—
FOUSSAC (Antonin)	—	SAUTEJEAN (Jean)	—
MAZAMES (François)	—	BILY (Julien)	—
PUJO (Guillaume)	—	MAZET (Joseph)	—
SASGE (François)	—	FALEMPE (Paul)	—
HOUZE (François)	Maréchal des logis	GAUVIN (François)	—
POVY (Gaston)	Brigadier	VIGIER (Jean)	—
VALIÉ (Paul)	—	GUÉRARD (Auguste)	—
DUPUY (Joseph)	2 ^e classe	JULIA (Jean)	—
BAZAC (Jean)	—	LUCAS (Louis)	—
VIEILLESCAZE (Jacq.)	—	CORBIN (Émile)	—
PRESTY (Abel)	—	PARTS (Nicolas)	—
TAJAN (François)	—	DEJEAN (Alexandre)	—
LAROSPÈZE (Claude)	—	MAISON (François)	—
LOSSE (Bernard)	Maréchal des logis	MILLET (Philippe)	—
CAUMETTE (Jean)	—	ABRIC (Jean)	—
CANUS (Baptiste)	2 ^e classe	VASSEUR (Émile)	—
DAUBAS (Émile)	—	REBEYREN (Joseph)	—
CARRÈRE (Jean)	—	PRETOU (René)	—
GORIC (Jean)	—	SOULÉ	Lieutenant
SAGNES (Jean)	—	LESTOURNEUR	Sous-lieutenant
DESCAMPS (Pierre)	—		

CITATIONS A L'ORDRE DE LA DIRECTION DU SERVICE DE SANTÉ

ALBIZET (Pierre)	Maréchal des logis	JORDANET (Paul)	Brigadier
VERDET (Paul)	Brigadier	DEBRAY (Maurice)	—
BIZOUARD (Philibert)	—		

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

PRINCIPALES CITATIONS DES OFFICIERS

ET HOMMES DE TROUPE

Conducteur **FABRE** (Louis), du dépôt de remonte mobile :

*« Excellent soldat, très discipliné et très dévoué. Modèle d'activité et de zèle pour ses camarades. Blessé mortellement le **19 juillet 1915** par les éclats d'une bombe lancée par un taube au moment où il se portait au secours d'un camarade qui lui-même venait d'être blessé. »*

Conducteur **DEMMER** (Alphonse), de la S. 2 du C. V. A. D. :

*« Conducteur très brave et très énergique ; s'est toujours fait remarquer par son zèle et son dévouement. Blessé mortellement d'un éclat d'obus, le **18 février 1915**, sur la route de Perthes à Suippes (cote 204), au cours d'un service de ravitaillement périlleux pour lequel il s'était offert volontairement. »*

LE NUZ, conducteur :

*« Le **27 mai**, à 21 heures, chargé avec deux de ses camarades de transporter aux premières lignes des matériaux d'aménagement, a exécuté ensuite, sous un violent bombardement, le service qui lui était commandé, est allé porter aide à un de ses camarades dont l'attelage était embourbé. A été tué au cours de cette opération. »*

Conducteur **BOUSQUET** (Auguste), de la S. 1 du C. V. A. D. :

*« Très bon conducteur, a toujours donné l'exemple d'un courage, d'un dévouement et d'un entrain admirables. Mortellement frappé d'un éclat d'obus **dans la nuit du 14 au 15 octobre 1916**, en assurant le transport du matériel en première ligne. »*

Conducteur **MIQUEL** (Martin), de la S. 1 du C. V. A. D. :

*« Excellent conducteur, très dévoué, a été mortellement blessé le **16 octobre** alors que courageusement il assurait son service bien qu'étant pris sous un violent tir de barrage. »*

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

DUPUY (Joseph), conducteur, 8^e compagnie du train :

« *Très bon soldat, a été tué à son poste en avant de Verdun, le **1^{er} novembre 1916.*** »

LEGROS (Charles), conducteur de 2^e classe, n^o m^{le} 3153 :

« *Excellent conducteur, a donné les preuves de la plus grande abnégation dans l'exécution de son service. Tué le **19 mars 1918**, à son poste, pendant un bombardement.* »

Conducteur **VERBIGUIÉ** (Joachim), du groupe des brancardiers de corps :

« *Depuis le début de la campagne s'est toujours montré plein de courage et d'entrain et a su faire preuve d'intelligence, d'énergie dans les circonstances parfois difficiles et périlleuses. Le **12 mai 1915**, ayant reçu une balle au genou gauche, et de ce fait gêné dans sa marche, a continué à conduire son attelage ; il n'a pris du repos qu'après avoir remis à l'ambulance les blessés qu'il avait à convoier.* »

Conducteur **RODAT** (François), de la 8^e compagnie :

« *Grièvement blessé par éclats d'obus en conduisant son automobile, ne se préoccupait, malgré ses souffrances, que de savoir si l'officier qu'il conduisait, et qui était resté mortellement atteint dans la voiture, avait été secouru.* »

Conducteur **QUEILLES** (Gaston), de la S. 2 du C. V. A. D. :

« *Transportant du matériel et munitions, le **26 mai 1916**, a eu ses deux chevaux grièvement blessés. Blessé lui-même à la jambe par éclats d'obus, a, malgré la vive douleur qu'il ressentait, continué son service ; n'est rentré au bivouac que sa mission accomplie.* »

Conducteur **VIDALOT** (Joseph), de la S. 2 du C. V. A. D. :

« *Transportant du matériel du génie, le **27 avril 1916**, a été fortement contusionné par éclats d'obus et a eu un de ses chevaux grièvement blessé. A continué sa route et n'est rentré au bivouac qu'après avoir accompli sa mission.* »

Conducteur **MIQUEL** (Joseph), de la S. 2 du C. V. A. D. :

« *Très bon conducteur, plein de zèle et de dévouement. Transportant du matériel du génie et des munitions, le **29 mai 1916**, a été grièvement blessé par éclats d'obus.* »

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

Brigadier **LAPLACE** (Antonin), de la S. 1 du C. V. A. D. :

*« Gradé plein d'allant et d'énergie, qui s'est toujours fait remarquer dans les diverses missions qui lui ont été confiées. A été blessé à la main par un éclat d'obus, le **24 juillet 1916**, en assurant, sous un bombardement et un feu continuel, le ravitaillement des troupes à Marceau. »*

Conducteur **DELPON** (Émile), de la S. 1 du C. V. A. D. :

*« Excellent conducteur, d'un courage et d'un dévouement à toute épreuve. A été blessé le **24 juillet 1916**, à la cuisse, en assurant, sous un bombardement et un feu continuel, le ravitaillement des troupes d'infanterie. »*

Conducteur **RIMAGNOL** (Jean), de la S. 1 du C. V. A. D. :

*« Très bon conducteur, d'un dévouement à toute épreuve. Blessé au pied d'un éclat d'obus au moment où il partait au ravitaillement, le **19 août 1916**, a demandé à continuer sa mission disant que ce n'était rien. A été atteint presque aussitôt d'une deuxième blessure au bras. A été évacué. »*

Conducteur **LÈCHE** (François), de la S. 1 du C. V. A. D. :

*« Très bon conducteur, blessé le **16 septembre**, au bras et au cou, par des éclats d'obus et alors qu'il assurait de nuit un service de ravitaillement. A maintenu ses chevaux qui s'affolaient et a terminé sa mission avant d'aller se faire panser. A été évacué. »*

Conducteur **CLAVERIE** (Bernard), de la S. 1 du C. V. A. D. :

*« Très bon conducteur, blessé le **16 septembre**, à la tête, par des éclats d'obus, alors qu'il assurait de nuit un service de ravitaillement. A maintenu ses chevaux qui s'affolaient et a terminé sa mission avant d'aller se faire panser. A été évacué. »*

Conducteur **CADORET** (Joachim), n^o m^{le} 1112 :

*« Le **27 avril 1917**, chargé d'assurer un transport urgent de matériel jusqu'aux premières lignes, a été grièvement blessé ; a fait preuve d'un grand calme et fait prévenir son commandant de compagnie qu'il ne pouvait accomplir sa mission. »*

BRUGÈRE (Léonard), 2^e conducteur au C. V. A. D. 34, n^o m^{le} 2206 :

*« Déjà cité à l'ordre du régiment. Blessé légèrement la nuit du **30 au 31 août 1918**, dans un*

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

convoi de matériaux pour les ponts sur la Somme, par le bombardement ennemi ; a continué son service, donnant l'exemple du calme à ses camarades. »

Conducteur **PARIS** (Nicolas), de la S. 1 du C. V. A. D. :

« Très bon conducteur, très courageux et très dévoué. Fortement contusionné par éclats d'obus dans la nuit du 14 au 15 octobre 1916, en assurant, sous un bombardement violent, le transport du matériel du génie en première ligne. Ne s'est fait soigner qu'après avoir accompli sa mission. »

Conducteur **DAUBAS** (Émile), de la S. 1 du C. V. A. D. :

« Excellent conducteur, courageux et dévoué. Blessé par éclat d'obus, le 24 octobre, en transportant du matériel du génie en première ligne. »

Conducteur **CARRÈRE** (Jean), de la S. 1 du C. V. A. D. :

« Très bon conducteur, très brave et très consciencieux. Blessé par éclat d'obus, le 25 octobre, en transportant du matériel du génie en première ligne. A assuré son service jusqu'au bout avant de se laisser évacuer. »

Conducteur **FALEMPE** (Paul-Louis), n° m^{le} 11101 :

« S'est toujours courageusement conduit, notamment pendant la nuit du 18 au 19 juin où il a été blessé. »

Conducteur **GAUVIN** (François-Marie), n° m^{le} 12960 :

« S'est toujours courageusement conduit, notamment pendant la nuit du 18 au 19 juin où il a été blessé. »

SAUTEJEAN (Jean), n° m^{le} 14120 :

« Très bon conducteur. A fait preuve plusieurs fois de courage et de dévouement au cours des transports de munitions aux premières lignes. A été blessé le 29 novembre 1917. »

BILY (Julien), n° m^{le} 10656 :

« Très bon conducteur. A fait plusieurs fois preuve de courage et de dévouement au cours des

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

*transports de munitions aux premières lignes. A été blessé le **29 novembre 1917**. »*

DENAUD (Roger), soldat de 2^e classe, n^o m^{le} 1264 de la C. T. :

*« Soldat très dévoué et brave. A fait preuve de courage, le **2 octobre 1917**, en maîtrisant son attelage sous un violent bombardement. A été blessé par un obus qui a tué son cheval, le **3 octobre 1917**. »*

Conducteur **VIGIER** (Jean), n^o m^{le} 6302 :

*« Excellent soldat, très brave et d'un dévouement absolu. Pendant la bataille de la Marne et la période qui a suivi, a constamment accompagné, avec beaucoup de courage dans les situations les plus périlleuses, l'officier d'état-major dont il était l'ordonnance. Le **16 septembre 1914**, après avoir traversé un endroit particulièrement battu, a été grièvement blessé par un obus qui a tué le cheval de son officier et le sien. »*

Conducteur **GORCE** (Jean), n^o m^{le} 804 :

*« Très bon conducteur, plein d'allant et très dévoué. Pris sous un bombardement ennemi, **dans la nuit du 21 novembre**, en assurant des transports en première ligne; a eu ses deux chevaux tués atteints par éclats d'obus et a été lui-même grièvement blessé. »*

Conducteur **FOUSSAC** (Antoine-Fernand), 8^e compagnie du train :

*« S'est fait remarquer en diverses circonstances par son entrain et son bon esprit, très brave; a été blessé par éclat d'obus à la ferme de Moscou, le **25 mai 1917**. »*

Conducteur **MASANES** (Léon-François), 8^e compagnie du train :

*« Excellent soldat, très courageux et très dévoué. Au front depuis le **14 décembre 1914**, a été blessé par éclat d'obus à Yozes, le **6 mars 1915**. »*

Conducteur **PUJO** (Guillaume), 8^e compagnie du train :

*« Soldat vaillant et très dévoué. Blessé deux fois à Perthes, le **17 février 1915**, et au combat du Casque, le **30 avril 1917**. »*

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

Conducteur **SATGE** (François), 8^e compagnie du train :

*« Au front depuis le début de la campagne, conduite exemplaire. A été blessé, le **24 septembre 1914**, aux Éparges. »*

Conducteur **BOURRET** (Ferdinand), du groupe des brancardiers divisionnaires :

« Conducteur très énergique. S'est fait remarquer par son zèle et son dévouement. »

Maréchal des logis **LATRILLE**, brigadiers **BOUZERAN** et **DASQUE**, du 17^e escadron du train des É. M. :

*« Ont fait preuve, depuis le début des hostilités, et notamment **depuis le 15 septembre**, date depuis laquelle l'ambulance fonctionne d'une façon intensive, d'un dévouement au-dessus de tout éloge. Tout ce personnel, malgré les conditions défavorables d'installation, a contribué, chacun dans ses fonctions spéciales, à assurer, avec un zèle infatigable, les soins aux nombreux grands blessés qui ont été traités dans la formation. »*

Capitaine **DUGELAY** (Pierre-Louis), du groupe de brancardiers de corps :

« Remplit depuis le début de la campagne, avec conscience et activité, des fonctions difficiles. A souvent participé, avec le plus grand dévouement, à la relève des blessés sur la ligne de feu. »

DESTARAC (Sylvain-Eugène-Arthur), chef d'escadron commandant le 17^e escadron du train des É. M. :

*« A fait preuve, depuis le début de la campagne, du plus grand zèle et du plus grand dévouement. Par son calme, son sang-froid et son esprit de décision, a assuré d'une façon remarquable le bon fonctionnement de ses convois en toutes circonstances et souvent dans des conditions particulièrement difficiles et périlleuses, et notamment, à Raucourt, Omont et Voncq, **du 23 au 28 août 1914**. »*

Brigadier **MONSINOT** (Bernard) :

*« Faisant partie, le **5 mai 1917**, d'un détachement transportant des matériaux d'aménagement du secteur, a été pris sous un bombardement au cours duquel un de ses camarades a été tué et plusieurs de ses conducteurs blessés. Après avoir porté dans un abri voisin le corps de son camarade, est revenu diriger sous les obus la relève des blessés, donnant ainsi un bel exemple de courage et de dévouement. »*

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

GUILLOT (Lucien), maréchal des logis de la S. 2 du G. V. A. D. :

« *Étant chef d'un détachement mis à la disposition du génie, le **21 mai 1916**, a accompagné ses voitures pendant tous les transports de matériel, veillant lui-même dans des circonstances parfois dangereuses, au bon fonctionnement de son service. A, par sa belle attitude et son sang-froid, donné le plus bel exemple à ses hommes.* »

Conducteur **LACOURRÈGE** (Laurent-Jean-Baptiste), de la S. 1 du C. V. A. D. :

« *Excellent conducteur, très énergique. Pendant un service de ravitaillement, le **25 août 1916**, ayant eu un de ses chevaux tué et le deuxième grièvement blessé, a fait preuve de sang-froid et de courage en attelant le cheval blessé à la voiture pour continuer sa mission jusqu'au moment où ce cheval, épuisé par la perte de sang, n'a pu continuer à tirer la voiture.* »

Maréchal des logis **RAZAT** (Antoine), de la S. 1 du C. V. A. D. :

« *Excellent sous-officier, très énergique, exceptionnellement dévoué, obtient tout de ses hommes par l'entrain et l'exemple. Accompagne volontairement, chaque nuit, les transports en première ligne sous de continus bombardements. Assure le service aux points les plus exposés, encourageant ses conducteurs sous le feu par son courage et son sang-froid.* »

Brigadier **LAMMIN** (François), de la S. 1 du C. V. A. D. :

« *Très bon gradé. Le **16 octobre**, étant chef d'un petit détachement fortement éprouvé par le tir ennemi, a montré le plus grand mépris du danger en donnant les soins à un conducteur mortellement blessé, en faisant dégager les animaux blessés et en ramenant le reste de son détachement dans les conditions les meilleures.* »

Conducteur **LEYMARIE** (Xavier), de la S. 1 du C. V. A. D. :

« *Très bon conducteur. A fait preuve de bravoure, le **16 octobre**, alors qu'ayant eu deux de ses animaux tués et sa voiture brisée par des éclats d'obus, il relevait et donnait des soins à un camarade blessé, puis dégageait son troisième cheval blessé et le ramenait au bivouac.* »

Conducteur **GAILLAC** (Bernard), de la S. 1 du C. V. A. D. :

« *Conducteur très dévoué. A fait montre d'un réel mépris du danger, le **4 septembre 1916**, alors que renversé par un obus qui blessait mortellement un de ses chevaux, il reprenait courageusement le déchargement de sa voiture sous un bombardement continu et l'a ramenée de nuit avec un seul cheval au cantonnement.* »

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

Conducteur **LAVIGNE** (Thomas), de la S. 1 du C. V. A. D. :

« Très bon conducteur ; le 7 septembre 1916, assurant le ravitaillement, fut pris sous le bombardement, eut un cheval blessé, les guides arrachées et brisées à hauteur des mains, tandis que le conducteur placé à sa gauche était gravement blessé à l'œil. Gardant tout son sang-froid, il sauta au bas de sa voiture, réussit à maîtriser ses chevaux affolés, conduisit le blessé au poste de secours et continua ensuite sa mission. »

Conducteur **LEZIAN** (Fernand), de la S. 1 du C. V. A. D. :

« Bon soldat, très énergique et courageux ; le 16 septembre, au retour du ravitaillement ayant eu un de ses chevaux tué par un éclat d'obus et le deuxième gravement blessé, attacha sa voiture derrière la précédente sous le bombardement qui continuait violent ; a secouru ses camarades blessés et a traîné ensuite son cheval par la bride jusqu'au cantonnement où il mourut en arrivant. »

Conducteur **BROCA** (Joseph), 5^e compagnie (cycliste des Trésor et Postes) :

« Malgré un bombardement des plus violents, a assuré le fonctionnement de son service avec le plus grand calme et le plus grand sang-froid. N'a évacué son poste que sur l'ordre donné après avoir assuré le transport des fonds, valeurs et matériel dont il avait la charge. »

Conducteur **GUETTE** (Auguste), n^o m^{le} 1280 :

« Le 1^{er} mai 1917, chargé de convoier une voiture du ravitaillement, ayant eu son camarade tué par un éclat d'obus, a achevé le transport qui lui était confié malgré le tir violent d'artillerie et ramené le corps du sapeur mort à sa compagnie. »

Maréchal des logis **DE BOUSSIERS** (Joseph), n^o m^{le} 1534 :

« Très bon sous-officier, d'un sang-froid remarquable. S'est acquitté parfaitement à plusieurs reprises de missions périlleuses, et notamment dans la nuit du 29 au 30 avril, où, par des dispositions judicieuses, a assuré le transport des vivres en premières lignes malgré une attaque intense de gaz par obus asphyxiants. »

DUTHIL (Prosper), brigadier au C. V. A. D. 34, n^o m^{le} 12308 :

« Très bon brigadier. Volontaire pour les corvées du génie divisionnaire. Chef de convoi transportant des matériaux de ponts sur la Somme ; a montré ses qualités de bravoure et de sang-froid raisonné, conduisant son convoi partout malgré de violents bombardements. »

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

MARCONNET (Léon), n^o m^{le} 1136 ; **BACHIMONT** (Alexandre), n^o m^{le} 1545, conducteurs du C. V. A. D. 34 :

« Une fraction du corps dont faisaient partie les voitures qu'ils étaient chargés de conduire au chantier de la compagnie 17/2 s'étant trouvée prise dans le village de X... par une nuit très sombre, sous un tir d'artillerie extrêmement violent, un conducteur ayant été tué et les autres obligés d'abandonner leurs attelages effarés, se sont présentés comme volontaires malgré que le tir continuât, pour rechercher les attelages dispersés et remplacer leur camarade tué. »

Sous-lieutenant **BOUSQUET** (André), du groupe divisionnaire des brancardiers :

*« Conduit son détachement avec beaucoup de compétence : le **25 septembre 1915**, a dirigé personnellement le convoi d'évacuation des blessés d'un village bombardé et balayé par les balles. »*

Maréchal des logis fourrier **GONDAIL** (Jean), de la 5^e compagnie du 17^e escadron du train :

*« Maréchal des logis du train d'une grande compétence, d'une grande modestie et d'un grand dévouement ; a assisté à toutes les relèves ; a assuré à Roclincourt, le **19 mai 1915**, l'évacuation de nombreux blessés, restant le dernier dans une zone soumise au tir des mitrailleuses et de l'artillerie ennemies. »*

BOMARD (Jean), 2^e conducteur, classe 1892, n^o m^{le} 11050 – U. T. n^o 11 :

*« Étant détaché à la 1^{re} S. M. I. de la division du Maroc, a assuré le ravitaillement en grenades jusqu'à un dépôt avancé. Dans la nuit du **21 avril 1917**, en Champagne, les chevaux d'une voiture effrayés par le bombardement ayant refusé tout service, s'est offert, après avoir assuré son ravitaillement, à conduire la voiture et l'a amenée au dépôt. »*

Brigadier **SÉNAC** (Basile-Antonin), n^o m^{le} 5596, du 17^e escadron du train :

*« Gradé courageux et dévoué, a conduit lui-même ses voitures pendant les journées **du 17 au 23 avril 1917** jusque sur le terrain conquis afin d'évacuer plus rapidement les blessés, malgré les difficultés matérielles et le bombardement. »*

CALAS (Jean-Marie), conducteur de 2^e classe, n^o m^{le} 03247, du 17^e escadron du train :

*« S'était signalé déjà pendant les combats de Verdun dans l'exécution des missions les plus périlleuses pour lesquelles son dévouement et son habileté le faisaient désigner. A donné de nouvelles preuves de courage en allant chercher des blessés pendant les combats **du 17 au 23***

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

avril 1917, sous le bombardement et est rentré avec sa voiture percée d'éclats. »

Conducteurs **MILLET** (Philippe-Jean-Marie), **ALRIC** (Jean-Marie), du groupe divisionnaire de brancardiers :

« Sont allés courageusement chercher des blessés sur la ligne de feu, en particulier le 25 et le 26 septembre 1915, dans un village bombardé et battu par les balles. »

Conducteur **CANCES** (Baptiste), du groupe divisionnaire des brancardiers :

« Le 25 avril, au Camp des Civils, en plein bombardement, a retiré un chasseur blessé à ses côtés et l'a transporté au poste de secours voisin, sous la mitraille, donnant à tous un bel exemple de dévouement et de courage. »

Conducteur **DÉJEAN** (Alexandre), de la S. 1 du C. V. A. D. :

« Excellent conducteur, plein d'entrain et d'énergie, toujours volontaire pour les missions périlleuses. A fait montre du plus grand sang-froid, d'un complet mépris du danger en assurant, sous un bombardement violent, le transport du matériel du génie en première ligne et en ramenant au cantonnement le corps de son camarade mortellement frappé dans la nuit du 14 au 15 octobre 1916. »

Maréchal des logis **ALBIEZ** (Pierre), de l'ambulance 7/17 :

« Depuis le début de la campagne, a toujours fait preuve de zèle et de dévouement. Commande d'une façon parfaite son détachement et a mérité notamment les félicitations du général commandant le C. A. pour l'excellent état des chevaux du détachement. »

Conducteur **MAISON** (François-Joseph) :

« Le 30 août 1914, au combat de Rethel, accompagnant le général commandant la division comme cycliste, a fait preuve de courage, de calme et de dévouement sous les obus qui brisaient sa bicyclette en ramenant le corps de l'officier d'état-major frappé près de lui. »

Conducteur **ULRICH** (Jean-Baptiste), du service automobile du G. O. :

« A, sous un bombardement intense, accompli la mission dont il était chargé. »

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

Brigadier **BIZOUARD** (Philibert), de l'ambulance 10/22 :

« D'un dévouement exemplaire, se dépense sans compter, ne ménage ni ses peines ni ses efforts. »

Brigadier **JORDANET** (Paul), de l'ambulance 10/22 :

« D'un dévouement exemplaire, se dépense sans compter, ne ménage ni ses peines ni ses efforts. »

Brigadier **DEBRAY** (Maurice), de l'ambulance 10/22 :

« D'un dévouement exemplaire, se dépense sans compter, ne ménage ni ses peines ni ses efforts. »

Maréchal des logis **LYON** (Jean), du service automobile du groupement :

« Sous-officier secrétaire du chef de corps depuis l'ouverture du combat, n'a cessé d'assurer avec le plus grand calme et beaucoup de dévouement son service dans des conditions et dans des circonstances particulièrement périlleuses. »

ALBERT (Jean-Baptiste), n^o m^{le} 08048, 2^e conducteur ;

ROCHARD (Joseph), n^o 12976, 2^e conducteur ;

AMIAUD (Pierre-Baptiste-Auguste), n^o m^{le} 1275, 2^e conducteur ;

FRANCHETEAU (François-Marie-Barthélemy), n^o m^{le} 823, 2^e conducteur ;

THOMAS (René-Marie), n^o m^{le} 12975, 2^e conducteur ;

KERLOCH (Klet-Marie), n^o m^{le} 12970, 2^e conducteur :

*« Ont fait preuve de beaucoup de courage et de dévouement dans leur transport de munitions et de matériel du génie en première ligne pendant les **nuits du 27 au 31 mai 1917**. Ont ramené des chariots de parc abandonnés les nuits précédentes, les chevaux qui les traînaient ayant été tués par les obus. »*

Maréchal des logis **MAZET** (Joseph) :

*« A, pendant douze nuits consécutives, **du 20 au 31 mai**, assuré exactement le ravitaillement en munitions des batteries auprès desquelles il était détaché malgré le bombardement et le terrain difficile. »*

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

AURAIN (Jean), conducteur de 2^e classe :

« *Chargé d'un ravitaillement sur une position avancée, a fait preuve de courage et de sang-froid, est resté à son poste sous un violent bombardement jusqu'à l'accomplissement de sa mission.* »

FONTANILLES (Jean), n^o m^{le} 348 :

« *Excellent conducteur, s'étant signalé plusieurs fois par sa belle attitude devant le danger en allant fréquemment aux lignes. Dans la nuit du 29 au 30 novembre 1917, sous un violent bombardement, a relevé et conduit successivement au poste de secours deux de ses camarades blessés, et ensuite, a été rechercher et l'a ramené, un attelage qui s'était emballé vers les lignes.* »

Maréchal des logis **LOM** (Bernard-Victor), n^o m^{le} 2044, de la C. T. :

« *Sous-officier énergique et courageux. Assure depuis plus de six mois un service pénible dans un secteur dangereux. A fait tout son devoir dans des circonstances périlleuses, et notamment les 3 et 6 juillet 1917 où il a grandement contribué au maintien de l'ordre dans un groupe de voitures soumis à un violent bombardement et dont quelques attelages avaient été atteints par les obus.* »

COUMETTE (Jean), soldat de 1^{re} classe, n^o m^{le} 855, de la C. T. 4 :

« *Soldat très brave, qui a toujours fait son devoir avec dévouement. Le 12 septembre et le 25 octobre 1917, étant fonctionnaire brigadier, a donné l'exemple du sang-froid, sous le bombardement, a maintenu l'ordre dans son détachement où plusieurs chevaux avaient été blessés par les obus, et assuré l'exécution du service.* »

Maréchal des logis **BANAIS** (Michel), n^o m^{le} 3251, de L'U. T. :

« *Étant chef de détachement, le 19 mars 1918, dans un cantonnement violemment bombardé, a fait preuve de courage et d'initiative en prenant toutes les dispositions judicieuses pour assurer le transfèrement et la sécurité de son personnel.* »

Lieutenant **BARRET** (André-Georges) :

« *Affecté au groupe de brancardiers divisionnaires de la 33^e division, a assisté à toutes les relèves des blessés dans les zones difficiles et bombardées. En 1914, pendant la retraite, principalement à Bertrix et à la bataille de la Marne. En 1915, aux Hurlus et à Roclincourt. Partout, faisant preuve de sang-froid, a donné à ses conducteurs le plus bel exemple de courage et de dévouement.* »

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

Conducteur **TAJAD** (François-Pierre), n^o m^{le} 07300, du C. V. A. D. 217, 17^e compagnie, 17^e escadron du train :

« *Excellent soldat, très brave et très courageux; a fait preuve, en diverses circonstances, d'un sang-froid remarquable. Le 17 juin 1918, pris sous un vif bombardement, au cours d'un service à proximité des lignes, a continué avec un calme exemplaire sa mission jusqu'au moment où ses trois chevaux ont été tués ; a ramené, avec l'aide d'un camarade, sa voiture et ses harnais.* »

LANASPEZE (Claude), n^o m^{le} 06231, du C. V. A. D. 217, 17^e compagnie, 17^e escadron du train :

« *Très bon conducteur, modèle d'énergie et de bonne volonté. Le 17 juin 1918, pris sous un vif bombardement, au cours d'un service à proximité des lignes, a continué courageusement sa mission, et, bien qu'ayant un de ses chevaux blessé, a porté secours à un de ses camarades dont l'attelage venait d'être tué.* »

Lieutenant **MAERTE** (Eugène-Jules-Louis), 8^e compagnie du train :

« *Excellent officier, au front depuis le début de la campagne. A fait toujours preuve de beaucoup de zèle et d'activité, notamment au moment des opérations de Moronvilliers en 1917 et, en 1918, dans le secteur de Verdun où il a assuré d'une façon remarquable le service de la récupération dans des régions fréquemment soumises au feu de l'ennemi.* »

Sous-lieutenant **SOULÉ** (Bertrand-Jean), commandant le C. V. des E. N. E., 8^e compagnie du train :

« *Au front depuis le début de la campagne. A constamment servi avec une activité et un dévouement au-dessus de tout éloge. A donné, en maintes circonstances, à son personnel l'exemple du sang-froid, notamment en 1917, aux gares de Mourmelon et de Boury, où il a dirigé le chargement de ses voitures sous un vif bombardement.* »

Sous-lieutenant **LETOURNEUR** (François-René), commandant la 8^e compagnie du train :

« *Au front depuis le début de la campagne. S'est fait remarquer plusieurs fois comme chef de détachement par son initiative et son esprit de décision, particulièrement pendant la bataille de la Marne. A pris part, en 1918, au ravitaillement des unités engagées dans les opérations sur la Somme et sur l'Aisne ; a su obtenir de ses éléments le maximum de résultats sur des itinéraires battus par l'ennemi.* »

Maréchal des logis **HOUZE** (François-Pierre-Marie), 8^e compagnie du train :

« *Sous-officier modèle, qui a toujours accompli, avec un calme exemplaire et une énergie*

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

inlassable, les missions les plus périlleuses. Chargé, en 1918, dans le secteur de Verdun, de la surveillance du service de la récupération, a rendu les plus grands services dans des zones constamment bombardées. »

Brigadier **PAVY** (Gaston-Charles-Joseph), 8^e compagnie du train :

« Très bon brigadier, toujours volontaire pour les missions les plus délicates; a été plusieurs fois remarqué, notamment en 1917, dans le secteur de Moronvilliers où ses détachements ont été fréquemment bombardés. »

Brigadier **WALLE** (Paul-Henri), 8^e compagnie du train :

« Au front depuis le début des hostilités, a rendu, en toutes circonstances, les plus grands services, particulièrement en 1918 en avant de Verdun dans des régions constamment battues par l'ennemi. »

Conducteur **BAJAC** (Jean-Marie), 8^e compagnie du train :

« Conducteur remarquable, animé d'un esprit de dévouement exemplaire. A exécuté, en 1917, au cours des opérations de Champagne de fréquents transports de nuit sous les bombardements les plus vifs. »

Conducteur **VIELLESCAZE** (Jacques-Albert), 8^e compagnie du train :

« Homme de devoir, qui ne s'est jamais départi pendant toute la campagne du zèle le plus absolu, particulièrement en 1917, dans le secteur de Moronvilliers. »

Conducteur **PRESTY** (Abel), 8^e compagnie du train :

« En Champagne 1917 et à Verdun 1918, a été un exemple de dévouement, de sang-froid et de courage pendant les transports effectués de jour et de nuit dans les zones bombardées. »

Conducteur **SAGNES** (Jean), n^o m^{le} 1232 :

« Modèle de soldat affrontant crânement le danger. Le 21 novembre, a relevé et porté au poste de secours un camarade grièvement blessé, alors que lui-même venait d'avoir un de ses chevaux tué et le deuxième blessé. Avait déjà eu une fort belle attitude dans des circonstances difficiles le 16 novembre, alors qu'un obus tuait un de ses animaux et blessait grièvement l'autre. »

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

Conducteur **CASTEX** (Jean-Baptiste), 8^e compagnie du train :

« *Conducteur courageux et vaillant, homme de devoir, a eu ses deux chevaux tués au cours d'un service de nuit en avant de Baconnes, le 14 juin 1917.* »

Capitaine **DUBOSCQ**, commandant le C. V. A. D. 33 :

« *Excellent officier, a fait preuve en toutes circonstances de belles qualités de commandement. S'est particulièrement fait remarquer à Verdun (secteur de Belleville) (du 18 août au 25 novembre 1916), accompagnant des détachements se rendant de nuit aux premières lignes (4 hommes tués et 16 blessés dans sa compagnie, par éclats d'obus). En juin et juillet 1918, dans le secteur de Troesnes, a pénétré près des lignes pour sauver du fourrage, du matériel agricole et des approvisionnements divers, notamment le 13 juillet 1918, à Silly-la-Poterie, sous un vif bombardement de gaz toxiques.* »

Capitaine **ORCIVAL** (Jean-Marie-Adrien), commandant le C. V. A. D. 34 :

« *Excellent officier, plein d'entrain et d'allant, toujours prêt à marcher pour les missions les plus pénibles et les plus difficiles. Exposé plusieurs fois pour l'exécution des ravitaillements aux coups de l'artillerie lourde ennemie, a toujours donné à ses subordonnés le meilleur exemple de bravoure, d'énergie et de dévouement (Tétaigne, Sauville, Le Chasue, Vouziers, du 23 au 28 août 1914), Champagne et Verdun 1917, dans la Somme 1918.* »

SANITAS (Alexandre), brigadier, n^o m^{le} 2757 :

« *Très bon brigadier, volontaire pour les missions dangereuses. A assuré fréquemment le ravitaillement en munitions et matériel sous des violents bombardements. Vient de commander, du 1^{er} au 20 mars 1918, un détachement affecté à une zone constamment battue par l'artillerie ennemie.* »

Lieutenant **SABIN** (Maurice-Ferdinand-Antoine) :

« *Après avoir fait preuve comme lieutenant au C. V. A. D. 17 de beaucoup de courage et de dévouement, particulièrement à Verdun, en 1916, s'est distingué à nouveau pendant les opérations du nord de l'Oise, en dirigeant le ravitaillement du P. C. Lataube sous un violent bombardement. Cantonné dans une localité sous le feu de l'artillerie ennemie, a toujours donné l'exemple du calme et du sang-froid le plus absolu, prenant à temps les mesures nécessaires pour préserver son personnel et les chevaux.* »

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

RENSEIGNEMENTS SOMMAIRES

SUR LA CONSTITUTION DU 17^e ESCADRON DU TRAIN

PENDANT LA GUERRE

MOBILISATION

Au **2 août 1914**, l'escadron était ainsi constitué :

État-major	{ Chef d'escadron DESTARAC , commandant. Capitaine-major LAMAURIE . Médecin-major de 2 ^e classe SER . Vétérinaire-major de 2 ^e classe GÉNIN .
P. H. R.	{ Lieutenant PUJOL , officier d'habillement. Lieutenant AGUERRE , trésorier.
1 ^{re} compagnie	{ Capitaine DUBOSCQ , commandant. Capitaine ORCIVAL , commandant en second. Lieutenant LAFFRANQUE . Sous-lieutenant de réserve GAYET .
3 ^e compagnie	{ Capitaine VERNIS , commandant. Capitaine MARION , commandant en second. Lieutenant DELEST . Lieutenant GROSS .
5 ^e compagnie	{ Capitaine DUGELAY , commandant. Capitaine X., commandant en second. Lieutenant CHALUT . Sous-lieutenant de réserve CARLE .

EN ALGÉRIE

11 ^e compagnie	Capitaine ARTHOPCEUS .
13 ^e C ^{ie} . Dép.	Capitaine ANDRÉ

AU MAROC

12 ^e compagnie	Capitaine BELLOY .
13 ^e compagnie	Capitaine ROUSSEL .

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

Dès le premier jour de la mobilisation, l'escadron se dédouble et donne naissance à l'escadron territorial.

Les compagnies actives elle-mêmes donnent naissance à des filiales. Des compagnies territoriales sont créées.

ESCADRON ACTIF

Chef d'esc.	DESTARAC , comm. le groupe de convois du 17 ^e C. A.	Parti en août 1914
1 ^{re} C ^{ie}	Capitaine DUBOSCQ , C. V. A. D. 1/17	—
2 ^e C ^{ie}	Capitaine ORCIVAL , C. V. A. D. 2/17	—
3 ^e C ^{ie}	Capitaine VERNIS , B. O. C. 17	—
4 ^e C ^{ie}	Capitaine MARION , C.V.A. D. 3/17	—
4 ^e C ^{ie} Auto.	Lieutenant DELEST (éléments automobiles dirigés sur Lyon et Dijon)	—
5 ^e C ^{ie}	Capitaine DUGELAY (formations sanitaires de C. A. et d'armée)	—
6 ^e C ^{ie}	Capitaine LÉGLISE , de réserve C. V. A. D. 4/17	—
7 ^e C ^{ie}	Lieutenant CHALUT , B. O. C., sanitaires et autres éléments du Q. G. de la 38 ^e D. I.	—
8 ^e C ^{ie}	Lieutenant LAFFRANQUE , Q. G. du 17 ^e C. A.	—
9 ^e C ^{ie}	Lieutenant DURRIEU , de réserve B. O. C., sanitaires et éléments du Q.G. de la 67 ^e D. I. de réserve	—
40 ^e C ^{ie}	Capitaine De GROUSSEAU , Cie de dépôt.	—

ESCADRON TERRITORIAL

Chef d'esc.	DELBREL , territorial	Parti en août 1914
21 ^e C ^{ie}	Capitaine PRUÈDE , de la territoriale C. V. A. D.	—
22 ^e C ^{ie}	Capitaine CHABRELY , C. V. A. D.	—
23 ^e C ^{ie}	Capitaine Barthélémy DE GELAS , C. V. A. D.	Parti en sept. 1915
24 ^e C ^{ie}	Capitaine VINCENT , puis BAUZIL , C. V. A. D.	Dissoute au dépôt
25 ^e C ^{ie}	Capitaine DUSSARTE , C. V. A. X.	—
26 ^e C ^{ie}	Capitaine UCAY , puis VASILÈRES , C. V. A. X.	Dissoute au dépôt
27 ^e C ^{ie}	Lieutenant CHAUBARD , territorial, C. V. A. X.	Parti en sept. 1914
28 ^e C ^{ie}	Capitaine SICARD , Cie de place (Lyon et Grenoble)	Parti en août 1914
41 ^e C ^{ie}	Capitaine RIVIÈRE .	Compagnie de dépôt.

DÉPÔT

Dès que les unités, dont le départ était prévu, furent parties, ayant pour commandant direct ou nominal le chef d'escadron **DESTARAC**, il resta à **Montauban** le dépôt ainsi constitué :

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

État-major et P. H. R.	}	Capitaine-major LAMAURIE , commandant.
		Lieutenant PUJOL , chargé du matériel.
40 ^e compagnie		Lieutenant AGUERRE , chef du B. S. C.
41 ^e compagnie		Capitaine Michel DE GROUSSEAU , active.
23 ^e compagnie		Capitaine RIVIÈRE , territoriale.
24 ^e compagnie		Jusqu'à son départ en septembre 1915 .
25 ^e compagnie		Jusqu'à sa dissolution fin 1915 .
26 ^e compagnie		—
		—

Cours des élèves officiers du train. — Par D. M. du **19 octobre 1914**, il a été créé au dépôt du 17^e escadron du train, le cours de perfectionnement des élèves officiers du train des équipages, sous la direction du capitaine-major **LAMAURIE**, commandant le dépôt.

Par séries de trois mois d'abord, puis de deux mois, et **jusqu'au 26 août 1916**, date de la clôture du cours, sont sortis plus de quatre cents officiers, active, réserve et territoriale, pour l'encadrement déficitaire des unités des armées. Le capitaine **RONDOT**, de l'active, adjoint au directeur du cours, fut chargé de l'instruction militaire du commencement à la fin.

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

DISSOLUTION ET CRÉATION D'UNITÉS

Ainsi qu'il est dit dans le coup d'œil général du début, l'adaptation du train aux circonstances de la guerre eut pour effet des dissolutions et des créations d'unités nombreuses.

Ci-dessous énumération de celles qui ne figurent pas aux tableaux précédents.

UNITÉS HIPPOMOBILES

11 ^e C ^{ie} bis.	Armée d'Orient - Muletières.	
13 ^e C ^{ie} bis.	—	—
14 ^e C ^{ie}	—	—
17 ^e C ^{ie}	Front français	C. V. A. D. des E. N. E. 17
30 ^e C ^{ie}	—	Q. G. 10 ^e D. I. C.
31 ^e C ^{ie}	—	U. T. H.
32 ^e C ^{ie}	—	—
33 ^e C ^{ie}	—	—
34 ^e C ^{ie}	—	—
37 ^e C ^{ie}	—	—
55 ^e C ^{ie}	—	C. V. A. D. 34 ^e D. I.
57 ^e C ^{ie} -	—	C. V. A. D. 38 ^e D. I.
70 ^e C ^{ie}	—	Formations sanit. d'armée.
G. M. R. 80	—	—
G. M. R. 81	—	—
G. M. R. 91	Armée d'Orient	—
113 ^e C ^{ie}	—	Muletières.
114 ^e C ^{ie}	—	—
161 ^e C ^{ie}	—	—
262 ^e C ^{ie}	—	—
263 ^e C ^{ie}	—	—

UNITÉS AUTOMOBILES

Formations rattachées au 17^e escadron au cours de la guerre.

T. M. 39	rattachée le 1^{er} juillet 1917.
— 76	—
— 199	—
T. M. 200	—
— 209	—
— 217	—
— 232	—
— 238	—
— 300	—
— 300	—

Campagne 1914 – 1918 - Historique du 17^e Escadron du Train des Équipages Militaires

Imprimerie Berger-Levrault – Paris

Source : <http://gallica.bnf.fr> - Droits : Domaine public - Transcription intégrale : P. Chagnoux - 2014

T. M.	329	rattachée le 1^{er} juillet 1917.
—	457	—
—	502	—
—	505	—
—	506	—
—	507	—
—	511	—
—	529	—
—	531	—
—	615	—
—	616	—
—	621	—
—	622	—
—	757	—
—	758	—
—	760	—
T. M.	862	rattachée le 6 novembre 1917.
—	896	rattachée le 11 mars 1918.
—	966	rattachée le 15 avril 1918.
—	984	rattachée le 29 avril 1918.
—	1170	rattachée le 12 mars 1917.
—	1190	rattachée le 9 novembre 1917.
—	1191	—
—	1240	—
—	1241	—
T. P.	517	le 12 mai 1917.

