

CAMPAGNE 1914-1918



HISTORIQUE

DU

1^{er} ESCADRON

DU

TRAIN DES EQUIPAGES



LIBRAIRIE CHAPELOT
PARIS



AVANT-PROPOS



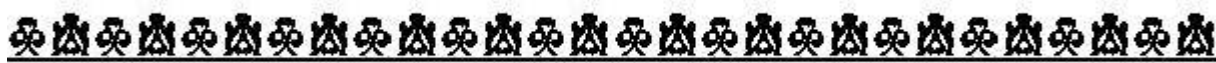
Le 1^{er} escadron du train des équipages a été organisé le **21 avril 1875**, en exécution de la loi du **13 mars 1875** sur les cadres de l'armée. Il a eu pour noyau les 4^e et 5^e compagnies du 1^{er} escadron de l'ex-3^e régiment de l'arme, qui a été licencié à cette date.

Depuis sa formation, l'escadron n'avait pris part à aucune campagne, mais il avait concouru à la formation des compagnies qui ont été organisées pour les expéditions coloniales, en **Tunisie (1881-82)**, au **Tonkin (1884-86)**, à **Madagascar (1895-98)**, en **Chine (1900-1901)**, au **Maroc (1907-1911)**.

Lors de la mobilisation générale, en **août 1914**, le train des équipages, arme destinée à assurer le ravitaillement en vivres, en fourrages, le transport des blessés, du matériel et même des munitions, a formé des convois que les circonstances de la guerre ont disséminés sur tout le front. Le personnel de ces convois divisionnaires ou auxiliaires, de ces groupes de brancardiers et de ces compagnies de quartiers généraux a offert, pendant toute cette guerre, l'exemple d'une aide toujours efficace, en accomplissant les missions qui lui étaient confiées avec entrain, abnégation et dévouement.

Le chiffre de ses pertes est suffisamment élevé pour démontrer la consommation considérable de vies humaines que la guerre a faite parmi ses combattants.

Puisse ce petit livre, où nous avons consigné leurs longs services, être pour tous leurs frères d'arme le mémorial de leurs sacrifices. Ce bref exposé des faits pourra paraître bien sec pour tout profane, mais pour vous, anciens combattants du 1^{er} train, tous ces mots prendront une signification singulière. Joint à votre livret militaire, à votre casque, à vos décorations, il sera pour vous un aide-mémoire terriblement évocateur. Dans ses pages vous trouverez un écho de cette gloire qui resplendissait sur notre étendard aux jours immortels des Fêtes de la Victoire, à **Paris**.



I

MOBILISATION



La guerre nous a surpris dans ce calme ordinaire et presque monotone de la vie de garnison. Le mois de **juillet 1914** s'écoulait dans cette répétition d'exercices, de marches, de revues qui composent l'instruction des recrues. Les permissions hebdomadaires du dimanche avaient encore été accordées. Certains bruits avaient bien été murmurés, mais personne encore n'avait songé à la guerre. De ci, de là, des petits groupes se formaient où l'on discutait les conséquences d'un conflit où la diplomatie devenait impuissante. Hélas, le lundi **27 juillet**, les yeux commencèrent à se dessiller, les permissionnaires venaient d'être rappelés par télégrammes ; à présent on vivait dans une certaine angoisse, et toutes les initiatives tendaient vers le même but : « *Être prêt pour le jour suprême de la mobilisation* ». Et pourtant personne encore ne pouvait y croire....

Le **samedi 1^{er} août 1914**, vers 16 heures, une communication téléphonique du bureau de la place de **Lille** faisait connaître que l'ordre de mobilisation était décrété à partir du **2 août 1914**, à minuit.

Le 1^{er} escadron du train devait mettre sur pied les unités ci-après :

- 1° Huit compagnies actives numérotées de 1 à 8 ;
- 2° Sept compagnies territoriales numérotées de 21 à 27 ;
- 3° Les services automobiles du 1^{er} C. A., les 40^e et 41^e compagnies devaient former les unités de dépôt.

Affectations

C. V. A. D. 1 : La 1^{re} compagnie attelait la 1^{re} section du convoi administratif.

C. V. A. D. 2 : La 2^e compagnie attelait la 2^e section du convoi administratif.

B. O. A. : La 3^e compagnie attelait la boulangerie de campagne.

C. V. A. D. 3 : La 4^e compagnie attelait la 3^e section de convoi administratif.

Amb., G. B. D., G. B. C. 1^{er} C. A. : La 5^e compagnie attelait les éléments du quartier général (1^{er} C.A.), huit ambulances, six sections d'hospitalisation, deux groupes de brancardiers divisionnaires, un groupe de brancardiers de corps.

C. V. A. D. 4 : La 6^e compagnie attelait la 4^e section du convoi administratif.

Q. G., G. B. D., Amb. 51^e D. I. : La 7^e compagnie attelait les éléments du Q. G. de la 51^e D. I. de réserve, ambulances, sections d'hospitalisation, un groupe de brancardiers divisionnaires.

G. M. R., Amb., Q. G. de la 1^{re} et 2^e D. I. : La 8^e compagnie attelait les éléments de Q. G. de la 1^{re} et 2^e D. I., groupe de remonte mobile, parc de bétail, huit ambulances, six sections d'hospitalisation.

Compagnies territoriales

- C. V. A. D. 51^e D. I. : La 21^e compagnie attelait les sections 1 et 2 de convoi administratif de la 51^e D. I.
- C. V. A. D. 51^e D. I. : La 22^e compagnie attelait les sections 3 et 4 du groupe de division de réserve.
- C. V. A. X. n° 1 : La 23^e compagnie attelait la 1^{re} section du convoi auxiliaire.
- C. V. A. X. n° 2 : La 24^e compagnie attelait la 2^e section du convoi auxiliaire.
- C. V. A. X. n° 3 : La 25^e compagnie attelait la 3^e section du convoi auxiliaire.
- C. V. A. X. n° 4 : La 26^e compagnie attelait la 4^e section du convoi auxiliaire.
- C. V. A. X. : La 27^e compagnie attelait la section de place de **Calais** et **Dunkerque**.

Convois automobiles

L'ordre de mobilisation, si soudain qu'il fût, loin d'augmenter l'angoisse déchaîna le plus patriotique enthousiasme. Les jours qui suivirent furent de véritables jours d'allégresse. Les réservistes, particulièrement nombreux au train des équipages, partirent avec un entrain et une spontanéité inoubliable.

Le 1^{er} escadron du train, étant donné l'effectif très réduit du temps de paix, avait la majeure partie de ses hommes dans la réserve. C'est donc de l'arrivée de ces hommes que dépendaient la constitution de ses cadres et sa mise sur le pied de guerre.

Anciens soldats du train, anciens cavaliers affectés à l'escadron au moment de leur libération, tous arrivèrent sans retard. La mise sur le pied de guerre de ces unités s'est effectuée, au cours de la période **du 2 au 13 août 1914**, dans des cantonnements reconnus à l'avance et situés dans des usines de **la banlieue de Lille : Lomme, Saint-André, Lambersart, Marquette, La Madeleine**. En dix jours, plus de quatre mille hommes étaient équipés sur le pied de guerre. Déjà, le **4 août**, des détachements de quartiers généraux partent avec les états-majors ; le **5 août**, la 27^e compagnie (sans matériel) est embarquée, moitié à destination de **Dunkerque**, moitié pour **Calais** ; et des départs eurent lieu journalièrement jusqu'au **12 août**, date à laquelle toutes les unités actives, les 21^e et 22^e compagnies territoriales eurent quitté **Lille**. La plupart des compagnies passèrent par **la gare régulatrice d'Hirson**. C'est là qu'elles ont débarqué ou aux gares voisines de **Rumigny** ou d'**Aubenton**. Toutefois, la boulangerie de campagne fut dirigée sur **Reims**, par **Laon**, où elle est restée jusqu'au **27 août**.

Mais déjà, nos revers commençaient, l'ennemi, que l'on croyait encore en **Belgique**, envahissait le **Nord**. Les Boches arrivaient par petites patrouilles de uhlans. C'est une de ces patrouilles, suivie peu après d'un détachement de hussards qui, le **24 août au soir**, menaça la ville de **Lille**. Aussitôt que ce détachement fut annoncé, les 23^e, 24^e, 25^e compagnies reçurent l'ordre de partir précipitamment dans la direction d'**Abbeville** avec les 40^e et 41^e compagnies. Les 23^e, 24^e, 26^e compagnies sont touchées en cours de route par des ordres de mission ; seule la 25^e compagnie et le dépôt continuent leur route sur **Vernon**, pour embarquer ensuite à destination de **Ribérac (Dordogne)**.

II

ORDRE DE MARCHÉ



1^o Organes de Corps d'Armées.

2^o Organes d'Armées.

3^o Convois auxiliaires.

Organes de corps d'armée

Les 1^{re}, 2^e et 21^e compagnies (C.V.A.D.) sont rattachées au 1^{er} corps d'armée, ainsi que les 5^e, 7^e et 8^e compagnies.

Organes d'armée

Les 4^e, 6^e et 22^e compagnies (C. V. A. D.) sont rattachées à la D. E. S. de la 5^e armée, ainsi que la boulangerie de campagne (B. O. A.), 3^e compagnie.

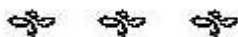
Convois auxiliaires

Les C. V. A. X. sont affectés à des divisions territoriales d'infanterie et au service des étapes.

Convois automobiles

Il sera seulement parlé ici des formations automobiles. Aussitôt leur entrée en campagne, elles furent séparées de l'escadron du train et placées sous le contrôle de divers services auxquels elles étaient rattachées. Elles s'accrurent au moyen de personnel recruté dans toutes les armes.

Pour justifier de leur rôle important et des services rendus au cours de la guerre, il suffira de dire que les services automobiles prirent une extension insoupçonnée en temps de paix. Sans parler de l'artillerie à tracteurs, des chenilles et tanks, il suffira de rappeler la bataille de **Verdun** en **1916** pour affirmer sans exagération que la guerre de **1914 - 1918** n'était pas assurée de la victoire sans ces précieux auxiliaires qu'étaient les camions-autos. Même en **Orient**, il a fallu attendre des années que les routes fussent construites, donnant accès aux automobiles dans les régions montagneuses; ce qui leur permit, en **septembre 1918**, de contribuer puissamment à aider nos armées à remporter cette splendide victoire qui mit les Bulgares en déroute et obligea **l'Autriche** à déposer les armes.



Affaires auxquelles ont pris part les Compagnies du Train

ANNÉE 1914



En Belgique — La Marne.

A peine la mobilisation était-elle terminée que les unités de corps d'armée constituées prenaient la route de **la Belgique**. Elles allaient au secours de l'armée belge, aux prises avec l'envahisseur dans **la vallée de la Sambre**.

Mais **Liège** était tombé ; elles prirent donc contact avec l'ennemi à **Dinant**. Le **17 août**, les formations sanitaires étaient là à leur poste et les convois du 1^{er} corps d'armée commencèrent à ravitailler les éléments de l'une ou l'autre D. I. ou E. N. E. Ils assurèrent, tous les jours, leur service pendant les opérations et au cours de la retraite. Celle-ci se précipitait, aussi, **du 24 août au 5 septembre**, ils marcheront presque jours et nuits.

Cette retraite « à bride abattue » ne fut pas sans fatigue ni péril. La marche sur les routes était très pénible pour le personnel et pour les chevaux, car outre l'encombrement des routes (artillerie, convois, émigrés), les voitures de réquisition de la région du nord, dont était doté le 1^{er} T. E. M., étaient très lourdes ; elles n'avaient pas de freins et le pays à traverser était très accidenté (**Ardennes belges, vallées de l'Aisne, de la Marne, de la Seine**).

Parmi les nombreux faits remarquables qui se produisirent au cours de cette retraite précipitée, nous n'en citerons qu'un seul, à titre d'exemple :

Le **2 septembre**, à **Beaurieux (Aisne)**, le sous-lieutenant **HACCART**, de la 8^e compagnie, ayant perdu la liaison avec sa formation, se trouve retardé dans sa marche au bas d'une forte côte, avec un petit détachement comprenant le conducteur et sa voiture de compagnie, le maréchal des logis-fourrier, le brigadier-maréchal, un ouvrier en bois, un ouvrier en fer. Surpris par une patrouille de uhlands de grand matin, le sous-lieutenant **HACCART** est blessé mortellement et meurt le même jour ; le fourrier **BAYART** et le brigadier-maréchal **MORIVAL** sont grièvement blessés et faits prisonniers. Délivrés, après la bataille de **la Marne**, ils sont évacués sur l'hôpital temporaire n° 50, à **Mont-de-Marsan** ; le brigadier **MORIVAL** y meurt le premier, le **14 octobre** ; le fourrier **BAYART** meurt quelques jours après, le **6 novembre 1914**. Le conducteur de la voiture est emmené en captivité et les deux ouvriers doivent de n'avoir pas été pris au hasard d'être partis à la corvée d'eau.

Cependant l'invasion s'arrêtait, toutes les formations du train qui avaient traversé **la Seine à Nogent** et cantonnaient sur la rive gauche du fleuve, le repassèrent deux jours après et, le **7 septembre**, elles marchaient de l'avant, à la suite de nos régiments qui livraient la bataille de **la Marne**.

C'est alors que commencèrent à se creuser les premières tranchées. Le front ainsi formé fut, à partir de cette date, la destination des convois. Chaque jour, ils venaient s'arrêter aux abords de ces monticules de terre, apportant aux intrépides défenseurs de notre sol leur ravitaillement en vivres et en matériaux de toutes sortes ; ils contribuèrent aussi à l'évacuation des blessés. Les **18 et 19 septembre** ils accomplissaient leur besogne sous la mitraille, **aux environs de Reims**. Le **20**

septembre, cantonnés aux environs de **Unchair (Marne)**, ils assureront le ravitaillement des régiments du 1^{er} C. A. dans des tranchées au nord de cette localité, et ceci pendant un mois, **jusqu'au 18 octobre**, date de leur embarquement pour un cantonnement de repos, **aux environs de Châlons-sur-Marne**.

Organes d'Armée

Pendant ce temps, les convois d'armée appartenant au 1^{er} escadron du train, allaient cantonner **aux environs de Chimay (Belgique)** puis, lorsque nos divisions furent débordées et reculèrent sous la poussée teutonnes, ils n'en continuèrent pas moins, si précipitée que soit leur marche, à ravitailler les 1^{er} et 18^e C. A. On ne saurait trop mettre en relief les difficultés et les peines que durent éprouver ces conducteurs qui, pendant presque quinze jours, franchirent trois cents kilomètres, marchant jours et nuits. Ils endurèrent, eux aussi, des fatigues et des difficultés inouïes, telles qu'elles ont été signalées plus haut pour les C.V.A.D. du 1^{er} C. A.

Le **8 septembre**, ils repassent **la Seine** et marchent à la suite des formations de la V^e armée ; ils ravitaillent les 1^{er}, 3^e et 18^e C. A. et vont se recompléter, tantôt à **Mézy-sur-Marne, Dormans, Port-à-Binson et Damery**. Le **20 octobre**, ils cessent de ravitailler et cantonnent **aux environs de Châtillon-sur-Marne**.

Boulangerie de campagne

Quant à la 3^e compagnie, qui constituait la boulangerie de campagne, elle s'embarquait à **Reims**, le **26 août**, et arrivait à **Chartres**, le **28 août**. Elle reste dans cette ville **jusqu'au 4 septembre 1914**, date de son embarquement à destination de **Tours**, où elle débarque le **8 septembre** et va s'installer à seize kilomètres à l'ouest de cette localité, à **Larcay**. Le **17 octobre**, elle va à **Vouvray (10 kilomètres de Tours)**.

Par ordre n° 210, la boulangerie de campagne n° 1 passe de la V^e à la X^e armée. Le **19 novembre**, elle se rend au **Bourget** par voie de terre, où elle arrive le **3 décembre**. Une partie de la compagnie s'installe à **Dugny**, les autres sections à **Aubervilliers**. Elle ne quitte pas cette région de toute la guerre, **jusqu'à septembre 1919**, date de son retour à **Lille**.

Convois auxiliaires

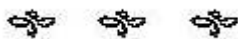
Les C.V.A.X, ou convois auxiliaires, assumèrent pendant toute cette période la même tâche que les convois divisionnaires. **Pendant tout septembre et la moitié d'octobre**, ils ravitaillent les 81^e, 82^e, 84^e, 88^e divisions territoriales. Le C.V.A.X. 1 accompagna la 89^e D. I. sur **l'Yser** et, **dès le mois de novembre 1914**, tant que dura cette bataille acharnée, **jusqu'au mois d'avril 1915**, il ravitailla sous les obus et à travers les champs boueux de cette région inondée.

Dès les premiers jours de septembre, le C.V.A.X. 2 ravitailla le 35^e C. A. ; il est affecté à la VI^e armée, qui livre la bataille de **l'Ourcq**. Il partage, lui aussi, la gloire de ces réservistes de l'armée **MAUNOURY**, qui sauvèrent **Paris** de l'investissement. **Jusqu'en 1915**, ils opérèrent le ravitaillement dans **la région de l'Oise**.

Quant à la 26^e compagnie (C.V.A.X. disponible), elle fut moins éprouvée, partie de **Lille** le **24 août 1914**, elle fut bientôt dissoute et partagée en deux groupes: le premier va à **Arras** pour sauver du matériel de génie abandonné dans la ville et le conduire à **Angers**, puis elle s'embarqua pour le dépôt de **Ribérac**. L'autre moitié est divisée en fractions destinées à être envoyées en renfort à

d'autres convois déjà éprouvés.

La 27^e compagnie a assuré le service des places de **Dunkerque** et de **Calais** pendant toute la guerre.



ANNÉE 1915



Les Éparges — Défense du Secteur de Reims.

L'année 1915 fut marquée pour nos formations du train par leur glorieuse participation à la bataille des **Éparges**. **Du 17 au 21 février 1915**, se livrèrent des combats pour la possession d'une redoute fortifiée en la possession des Allemands, sur une crête dominant nos positions. Les formations de corps d'armée du 1^{er} escadron étaient alors cantonnées **aux environs de Châlons-sur-Marne**.

Les **30 et 31 mars**, elles s'embarquent à **Sommesous** et **Fère-Champenoise**, à destination de cette région, où le 1^{er} C. A. est appelé à attaquer **la position dite « des Éparges »**. Nos formations sanitaires débarquent à **Revigny (Meuse)** et vont s'installer à **l'est de Verdun** ; de même les éléments des quartiers généraux prennent leurs places dans l'ordre de bataille.

Chaque jour, les convois du 1^{er} escadron viennent ravitailler dans des dépôts établis à proximité des premières lignes, près des **forts du Rozellier et de la Renarderie**, les trains régimentaires d'infanterie du 1^{er} C. A., **jusqu'aux derniers jours d'avril**. Les **28 et 29 avril**, les compagnies du 1^{er} escadron s'embarquent à nouveau à **Villers-Daucourt, Givry-en-Argonne** et **Sommeille-Nettancourt** ; elles débarquent à **Épernay**, et viennent cantonner de chaque côté de **la grand'route de Fismes à Reims**. Les C.V.A.D. ravitaillent les trains régimentaires quotidiennement ; leur service s'accroît chaque jour avec les besoins sans cesse plus pressants et varié de nos divisions. Ils ne sont plus chargés du transport des vivres réglementaires prévus, mais encore du ravitaillement de toutes sortes : transport de bois de tranchées, transports divers pour l'intendance, le génie, effets chauds, chapes, cuirs, etc. Ils rendront également de grands services à l'agriculture, en prêtant aux cultivateurs les hommes et les chevaux disponibles.

Mais déjà l'étendue sans cesse croissante du champ de bataille nous forçait à répartir nos forces sur plusieurs fronts. L'invasion qui menaçait de réduire la résistance de notre alliée serbe, nécessitait l'envoi d'un contingent de troupes de renforts. Le C. V. A. D. de la 122^e D. I. fut dans ce but constitué avec les éléments des 1^{re} et 2^e compagnies, pour former la 1^{re} compagnie *bis* de l'escadron. De même, la 5^e compagnie *bis*, attelant les formations sanitaires de la 122^e D. I., est formée le **4 octobre 1915** à **Sarcy (Marne)**, avec les éléments déjà existants du 1^{er} C. A. Ces deux compagnies quitteront **le front de Berry-au-Bac**, au **début d'octobre**. Elles s'embarquent à **Épernay**, à destination de **Toulouse**, où elles débarquent le **14 octobre**, pour y échanger, avant leur embarquement, le matériel de réquisition contre des arabas et constituer les détachements avec des animaux de bât.

Organes d'armée

La guerre de tranchées oblige les convois à un séjour forcé et prolongé dans les mêmes cantonnements, **au nord de la Marne**. Le temps est employé à réparer le matériel et le harnachement de réquisition en très mauvais état, à la confection de freins pour les voitures, en un mot à la bonne organisation des convois. Au printemps, l'autorisation, de prêter les chevaux à l'agriculture était accordée ; des centaines de chevaux avec conducteurs sont employés à la terre, dans un rayon de plus de 10 kilomètres. Des détachements sont mis à la disposition du service forestier pour l'exploitation des forêts, le transport du bois de tranchées et de charbon de bois.

La 6^e compagnie (C. V. A. D. 4/1) est envoyée, au **commencement de mai**, dans **l'Oise**, pour l'exploitation des ressources locales ; elle assure ce service toute l'année.

En **octobre**, les 4^e et 22^e compagnies sont envoyées dans **la Brie**, pour la réquisition des fourrages de cette région et l'expédition en **gare de la Ferté-sous-Jouarre**, pour le ravitaillement des armées. Elles y resteront **jusqu'au début de 1916**.

Convois auxiliaires

Employée sur le **front de Belgique depuis le 3 novembre 1914**, la 23^e compagnie (C. V. A. X. 1) s'embarque à **Dunkerque** le **21 avril** et vient débarquer à **Neully (Aisne)** le **22**. Le **4 mai**, elle fait mouvement sur **Hesdin** ; elle cantonne le **12 mai** à **Marconnelle**, où elle est divisée en plusieurs détachements. Le premier est à la disposition du 33^e C. A. pour l'assainissement du champ de bataille en **Artois** ; le deuxième est mis à la disposition du 20^e C. A. pour venir en aide à son C. V. A. D. Le reste du C. V. A. X. 1 assure le service de **la place d'Hesdin** et l'exploitation des ressources locales.

Le premier détachement a sept chevaux tués et deux blessés par obus.

Le **14 août**, la compagnie regroupée est mise à la disposition du général D. E. S. de la VI^e armée. Elle cantonne à **Conty** le **17 août**, où elle reforme des détachements qui sont mis à la disposition du génie des étapes, du service forestier de l'armée, de l'intendance, etc. Plus de cent chevaux avec conducteurs sont mis tous les jours à la disposition des agriculteurs de la région. Ce service fonctionnera dans ces conditions toute l'année.

La 24^e compagnie (C. V. A. X. 2) passe de la VI^e à la X^e armée le **6 mai 1915**. Elle est mise à la disposition de l'intendance des étapes, où elle assurera le service **jusqu'au 25 juillet**. A cette date, elle se partage en trois sections.

La première fait des transports de paille à **la gare de Bruay**, aux divers magasins de subsistances. La deuxième assure le transport d'eau potable à différents endroits, situés sur **le plateau de Notre-Dame-de-Lorette**, près des premières lignes. La troisième est à la disposition du 85^e R. I. T., pour le ramassage des objets trouvés sur le champ de bataille et des transports divers. Ces sections assureront ces différents services **jusqu'au commencement de mars 1916**. La plupart de ces transports s'effectuaient la nuit, et le service qu'assuraient ainsi ces détachements, n'était pas sans péril. La proximité des premières lignes rendait en effet leur mission dangereuse.

La 25^e compagnie (C. V. A. X. 3), évacuée à **Ribérac** en **août 1914**, est appelée aux armées le **2 septembre**. Elle quitte donc **Ribérac** pour se rendre, le **3**, à **Mussidan (Dordogne)**, par voie de terre, où elle reste **jusqu'au 13 septembre**. Elle voyage en chemin de fer les **14 et 15**, débarque le **16**, et va cantonner **du 16 au 23**, à **Isle-sur-Marne** et, **du 26 au 30**, à **Courtisols**. **Dès le 1^{er} octobre**, le C. V. A. X. 3 est mis à la disposition du génie du 16^e C. A., qui tient le front en

Argonne. Puis, **du 15 octobre au 19 novembre**, au service du génie de la 16^e D. I. C. (1^{er} corps d'armée colonial) et enfin, de cette dernière date jusqu'à la fin de l'année, à nouveau au service du 16^e C. A., qui reprend le secteur. Pendant tout ce temps, la compagnie est bivouaquée tantôt à **Somme-Suippe**, à **Saint-Rémy-sur-Bussy**, au **Moulin d'Ante**, à **Daucourt** et au **camp des Gascons**.

Au cours de ces **trois derniers mois de 1915**, la 25^e compagnie a assuré un service des plus dangereux de jour et de nuit, conduisant aux tranchées du bois, des rondins, du matériel de génie, dans **le secteur de la Main-de-Massiges**. Au cours de ces dangereuses missions, le conducteur **DROUVIN** (Émile) fut tué par obus ennemi, en déchargeant du bois aux premières lignes, le **8 octobre 1915**. Dans les mêmes circonstances, le conducteur **FACKEUR** (Eugène) fut blessé mortellement, le **29**, au même endroit.



ANNÉE 1916



BATAILLE DE VERDUN -:- OFFENSIVE DE LA SOMME

BATAILLE DE VERDUN.

Dix-neuf cent seize a été l'année des grandes offensives et des grandes hécatombes. Après la bataille de **la Marne** et celle des **Flandres** en **1914**, la troisième grande offensive est celle de Verdun : « terrible, longue et sanglante bataille ». **La forteresse de Verdun** et son cercle de forts était le bloc défensif et offensif français. Elle appuyait notre résistance et faisait saillie dans le centre allemand. S'en emparer, c'était pour nos ennemis couper la liaison entre nos armées du Centre et celles de l'Est et marcher sur **Paris**. Après une longue période d'accalmie, du mois **d'octobre 1915 à février 1916**, au cours de laquelle munitions et matériaux étaient accumulés de chaque côté du front « on se forgeait des armes », l'offensive se déclencha. Dans le but de nous prévenir et d'en finir, les Allemands attaquèrent avant le printemps « au cœur même de la France ».

Le **21 février**, un bombardement inouï portait sur les hauteurs boisées de **Verdun** et s'étendait à toute la région fortifiée. **Dans la soirée du 21**, la masse du choc, pour la rupture du front se rua sur nos positions. Nos formations de corps d'armée étaient alors avec le 1^{er} C. A. dans **le secteur de Reims**. Elles y assuraient leur service habituel de ravitaillement. Elles furent des premières à être rappelées. Le **22**, elles se dirigeaient avec leur matériel vers le lieu de l'offensive. Cinq jours après elles prenaient position au nord de la forteresse. Là, dès leur arrivée, les formations sanitaires assurèrent un service dangereux et pénible.

Dès le **27 février**, elles vinrent s'installer à **Bras**, à **Charny**, à **Thierville**, au **fort de Marre** et à **l'est de Fromeréville**. On y comprend, sans qu'il soit nécessaire de le mettre en relief, que leur tâche fut immense. Qu'il suffise de citer que, **du 27 février au 8 avril**, plusieurs milliers d'hommes

furent mis hors de combat. Sans discontinuer, elles se sont prodiguées de jour et de nuit pour coopérer à la relève de nombreux blessés du corps d'armée.

C'est en accomplissant cette mission que les conducteurs **BONNET**, **CLÈVES**, **BASSEUR**, du G. B. D. de la 1^{re} D. I. (5^e compagnie) ont été tués par obus à **Glorieux**, ainsi que le conducteur **DEVULDER**, tombé dans les mêmes conditions, à **Thierville (Meuse)**.

Les convois constituent, sous le feu des obus qui arrosent toute cette partie du camp retranché, des dépôts de vivres et de munitions dans **les forts de Marre, de Vacherauville, dans les ouvrages de Charny, au poste de Belleville, à la ferme de Wameaux**. Ces positions passent bientôt en première ligne. Les missions de nos C.V.A.D. deviendront alors si périlleuses, que leurs officiers auront ordre de prendre eux-mêmes la direction de chaque convoi se rendant à **Verdun**. **La route nationale de Bar-le-Duc à Verdun** est devenue, par suite de l'enveloppement de la forteresse, l'unique voie qui assure les communications avec l'arrière. Une seule route pour ravitailler cinq corps d'armée. Aussi le trafic automobile la transforme en une véritable piste où, en sens contraire, deux files de camions, les uns montant à la citadelle, chargés de munitions et d'hommes ; les autres évacuant à l'arrière les blessés, se croisent sans cesse. Nos convois du train sont mêlés à ce trafic intense. Ils traversent la ville bombardée et s'en vont ravitailler aux endroits désignés. Là, sous la rafale des obus qui éclatent sur les glacis des forts ou ouvrages, dans la profondeur des casemates, un rapide échange s'effectue. Les voitures sont déchargées, quelquefois elles ramènent à l'arrière du matériel mis hors d'usage, des effets d'habillement, etc. Bien souvent, ces routes qui la veille encore étaient praticables, ont été défoncées par les obus. Les conducteurs, prenant alors leurs chevaux par leurs mors, avancement péniblement au milieu de ces champs labourés par la mitraille.

Après les périls des obus du front, le plus grand danger pour nos conducteurs était d'être repérés par les avions ennemis. Ceux-ci descendaient, à proximité des convois, laissant tomber la mort avec leurs bombes. Leur situation de colonne en marche était des plus dangereuses. Ainsi périrent cinq conducteurs de la 6^e compagnie, tués sur le coup par bombes ennemies, à **Lempire (Meuse)** : **BLEU** (Alexandre), **DHAINAUT** (Louis), **BEAUBERT** (Jean-Baptiste), **BOCHSTAL** (Wilfred), **LEVEYE** (Adonis). D'autres, en grand nombre, furent blessés, soit en déchargeant leurs voitures, soit en transportant le matériel qu'elles contiennent aux tranchées. Le maréchal des logis **MERMAN** et le conducteur **LERNOULD** furent ainsi blessés et décorés de la Croix de guerre. A côté de ces sacrifices si glorieux, Verdun fut l'occasion pour certains de s'illustrer par leur belle conduite. Ainsi le lieutenant **ADAM**, **GIRONNE**, le maréchal des logis **MANIER** et le brigadier **CAPELIER** y furent décorés également.



Offensive de la Somme.

La bataille de **Verdun** avait été entreprise par les Allemands en vue de déjouer nos plans de coalition interalliée pour la campagne d'été. Mais la résistance de **Verdun** ayant brisé l'attaque allemande, l'action interalliée se déploya comme elle avait été projetée sur **le front de la Somme**.

L'armée anglaise du général **HAIG** s'est minutieusement préparée et, de concert avec l'armée du général **FAYOLLE**, sous la prestigieuse direction du général **FOCH**, vont prendre l'offensive dans **la vallée de la Somme**. L'armée anglaise du général **HAIG** déclencha l'offensive **dès les premiers jours d'août**. Aussitôt, nos formations du 1^{er} T. E. M., cantonnées en secteur de repos, s'embarquent en **gare de Fismes, de Muisson et d'Épernay**, à la suite des divisions du 1^{er} C. A., qui vont prendre

leur large part à l'offensive. Elles débarquent à **Crévecœur-le-Grand**, à **Breteuil**, à **Marseille-le-Petit** et à **Saint-Omer-en-Chaussée**. Elles vont bivouaquer au **sud de Saily-Laurette**, à **Blangy-sous-Bois (Somme)**, au **bois des Tailles, près de Morlancourt**.

Pendant l'offensive de **la Somme**, **CRÉTAL** (Augustin), du G. B. D. de la 5^e D. I. est tombé glorieusement à **Wiencourt** ; les conducteurs **DEBONDUES** (Alphonse), **BERTELOOT** (Dieudonné), du même G. B. D. (7^e compagnie) ont été tués par obus à **Framerville (Somme)**. Le G. B. D. de la 1^{re} D. I. a été cité à l'ordre de la division. L'adjudant **ROBERT**, du G. B. D. de la 2^e D. I. est l'objet de la citation à l'Ordre de la 2^e D. I., n° 132 ainsi conçue :

« S'est prodigué pendant le combat, sous un bombardement violent, pour coopérer de jour et de nuit à la relève des nombreux blessés de la division. »

Comme à **Verdun**, les convois assurèrent leur service de ravitaillement du front. Ils allaient **en gare de Bray-sur-Somme, de Bel-Air**, charger des denrées et des munitions destinées aux trains régimentaires. Ils vont ensuite ravitailler la coopérative de **Saily-Laurette** ; ils se rendent aussi à **Maricourt** pour le transport du bois de tranchées ou « corvées de planches ». Ils conduisent des matériaux à **la cote 80**, au **Ravin de Pestilence, près de Maurepas**. La 1^{re} compagnie transporte des colis, de l'eau-de-vie, des denrées pour le 43^e R. I., à **Maurepas**, à **Le Forest**.

Les routes calcaires n'ont que de faibles ondulations, à peine quelques massifs boisés, abritent-ils contre les repérages de l'ennemi, ces voitures en marche. Ces routes à découvert sont des objectifs constants de tirs sûrs dans toute la région violemment bombardée. Heureusement notre préparation, profitant des leçons de **Verdun**, s'était perfectionnée. L'arrière de nos lignes avait vu s'ouvrir de nouvelles routes ou s'élargir d'anciennes, des dépôts de munitions, des abris avaient été creusés dans les carrières jusque dans les collines. On avait tant bien que mal camouflé les routes ainsi construites. Enfin, pour interdire la vue de nos mouvements à l'adversaire, notre aviation prit la maîtrise de l'air et repoussa toute tentative de bombardement aérien. Ainsi nos colonnes de munitions et de ravitaillement ne furent-elles plus soumises, comme à **Verdun**, à un déluge d'obus. Mais la progression en avant fut une cause de difficultés nouvelles pour les convois du 1^{er} escadron. Les divisions d'infanterie avançaient brillamment. Les villages occupés par les Allemands, mis en ruine par notre artillerie, étaient enlevés d'assaut. En dix jours, plus de 13 kilomètres de front étaient récupérés.

Mais des obstacles inouïs se dressaient pour ravitailler les troupes. L'artillerie avait tout bouleversé, transformant villages et tranchées en décombres. Il fallait passer avec des chevaux et des voitures là où des fantassins avaient pu à peine se frayer un passage. Ce fut pénible, et souvent il fallut se résigner à faire la corvée à pied, en attendant que le génie ait déblayé ou reconstruit une route. Le temps ne cessait d'être à la pluie et transformait les décombres en véritables fondrières.

Le **4 septembre**, le 1^{er} C. A. était à **l'est de Forest** et attaquait **la ferme de l'Hôpital, le bois Ramette** et atteignait **la route de Bouchavesnes à Cléry**. Ainsi la victoire était en marche et aucune contre-attaque ne réussit à repousser nos corps d'armée.

Le 1^{er} C. A. qui avait atteint **Saily-Saillisel et la route de Béthune** était épuisé. Il fut alors relevé et les formations du train quittèrent **la Somme**. Elles allèrent à nouveau tenir **le secteur de Champagne** et bivouaquèrent **entre Croix-en-Champagne et Somme-Tourbe, aux environs de Bussy-le-Château jusqu'à la mi-janvier 1917**.

Dans les premiers jours de novembre, un remaniement fut opéré dans les formations du train. Les C. V. A. D. sont ramenés à l'effectif de trois officiers, dont un vétérinaire, 119 sous-officiers, brigadiers, soldats, 173 chevaux, 67 voitures. Chaque division du 1^{er} C. A. a son C. V. A. D. et sa compagnie de quartier général, qui feront partie désormais organiquement de cette grande unité et la suivront dans tous ses déplacements. Le 1^{er} C. A. tiendra **le secteur de Croix-en-Champagne**

jusqu'à janvier, puis ira se reformer **aux environs de Condé-en-Brie**.

I. — Organes d'armée

Les 4^e, 6^e et 22^e compagnies assurèrent l'exploitation et l'expédition des fourrages **en Champagne et en Seine-et-Marne**.

La 22^e compagnie est chargée de ce même service dans **la région de Rebais (Seine-et-Marne)** jusqu'à sa dissolution, le **19 juillet 1916**.

La 6^e compagnie est à **Humier, en Champagne**. A la **fin de février** elle quitte cette région pour venir à **Longeville**, d'où elle est envoyée dans **le secteur de Verdun**, où elle bivouaque successivement à **Beauzée, Dugny et Lempire (Meuse)**. Jusqu'à sa dissolution elle effectuera un service dangereux et pénible en effectuant aux premières lignes des transports de toutes sortes pour le service du génie de la II^e armée notamment le service routier. Le **23 juin**, le brigadier Kléber **DECHÈGNE** est tué à l'ennemi devant **Verdun**. Le conducteur **BLON** (Alexandre) est blessé grièvement par une bombe ennemie, le **16 novembre au matin**, à **Lempire (Meuse)** ; transporté à l'hôpital temporaire de **Vadelincourt**, il meurt le **28 novembre**. **A partir du 1^{er} décembre**, le C. V. A. D. 4/1 (6^e compagnie), devient la 30^e compagnie C. V. A. X. 4.

Le **1^{er} mars**, la 4^e compagnie reçoit l'ordre de prendre la direction de **Verdun** par voie de terre et d'aller cantonner **aux environs de Coulommiers**. Le **7 mars**, elle est mise à la disposition de la III^e armée et ravitaille les trains régimentaires et les C. V. A. D. **jusqu'au commencement du mois de juin**.

Le **30 juin**, la 4^e compagnie s'embarque à **Sommeille-Nettancourt (Meuse)**, à destination de **Maignelay (Oise)**, où elle débarque le **1^{er} juillet**. A la fin de ce mois, elle vient à **Breteuil**, où existe un magasin d'étapes qu'elle est chargée de ravitailler au moyen des ressources locales.

Le **2 novembre**, elle fait mouvement sur **Thibevillers (Oise)** où se rassemblent tous les convois d'armée en vue de leur dissolution. Le **30 janvier 1917**, le C. V. A. D. 3/1 est dissous.

II. — Convois auxiliaires

La 23^e compagnie (C. V. A. X. 1) est dirigée en de nombreux détachements, mis à la disposition du génie des étapes de l'intendance, du service forestier (chevaux malades), etc.

A la **fin d'avril**, la compagnie est regroupée et sera employée au service forestier du 20^e C. A. Le **21 juin**, elle est mise à la disposition du 35^e C. A. et le **23** elle vient bivouaquer à **Guillaucourt (Somme)**. **Jusqu'au 27 octobre**, le C. V. A. X. 1 va assurer un service de jour et de nuit des plus pénibles dans une zone soumise à tous les bombardements Une section comprenant soixante-dix voitures est mise à la disposition de l'A. C. 35, une autre section de même composition est au bivouac à **Harbonnières**, à la disposition des troupes d'assaut, une demi-section de vingt voitures est au service du génie, à **Guillaucourt**, des groupes de quatre à six voitures sont mis à la disposition des diverses batteries d'artillerie pour le ravitaillement en munitions (transports effectués de nuit). Ces derniers groupes bivouaquent dans **le secteur de Perret, près de Wiencourt**.

Le **26 juin**, à **Harbonnières**, le brigadier **CORDIER** est blessé, un de ses chevaux est tué, l'autre blessé ; le même jour, au « **bois des Cuisines** », le groupe détaché au génie a deux chevaux grièvement blessés et deux chariots anéantis par obus.

Le **27 juin**, le bivouac d'**Harbonnières** étant rendu intenable par le bombardement, le détachement se déplace et vient s'installer dans **le ravin au sud de Marcourt**. Le même jour, des grenades font explosion pendant le déchargement des voitures qui apportaient ces engins pour l'artillerie du 35^e

C. A.

Le **2 juillet**, à « **La Baraquette** », pendant un violent bombardement, deux chevaux sont tués, trois autres grièvement blessés et quatre chariots sont anéantis par obus.

Le **4 juillet**, le conducteur **GOULLIART** est blessé à la jambe par éclats d'obus, un cheval est tué et deux autres sont blessés. Dans la **nuît du 14 au 15**, deux chevaux encore sont tués et une voiture brisée par obus. Dans le même détachement, le **17 juillet**, le conducteur **AUTHIÉ** est blessé à la jambe, par éclats d'obus, en ravitaillant en munitions, à **Fay**, le **17 juillet**.

Le **21 juillet**, trois voitures du détachement du « **Ravin de Morcourt** » sont détruites par obus, deux chevaux sont tués ; les **25 et 26 juillet**, les détachements en service des 51^e et 132^e D. I. ont encore des chevaux tués ou blessés par obus.

Le **4 août**, le bivouac de **Guillaucourt** est bombardé, huit obus de 210 tombent à proximité du parc des chevaux et voitures. Un bon nombre d'animaux sont tués ou blessés ; une voiture est réduite en morceaux.

Le **13 août**, le maréchal des logis **MICHAUX** est tué et le conducteur **POPIEUL** a le bras gauche arraché, par obus, à la **carrière « Parison », près de Lihons**.

Le **15 août**, à **Rosières**, au cours d'un bombardement, trois chevaux ont été tués et deux voitures détruites. Le **17 août**, au cours d'un bombardement, au bivouac de **Guillaucourt**, le conducteur **DUFLOS** est tué et le conducteur **BRASSEUR** grièvement blessé. Le cantonnement de **Guillaucourt** n'était plus tenable et le bivouac fut transféré au **bois Pierret, entre Wiencourt et Marcelcave**.

Le **25 octobre**, tous les éléments du convoi sont rassemblés au **bois Pierret** et le **27 octobre**, la 23^e compagnie cantonne à **Plainval**, où elle est mise à la disposition du général D. E. S. de la X^e armée.

A partir du 3 novembre, 25 voitures sont envoyées à **Morisel**, à la disposition du G. P. A. pour être affectées au centre d'amorçage et de grenades. Le reste du convoi est mis à la disposition de l'intendant d'armée pour assurer l'exploitation des ressources locales.

Dans les premiers jours de décembre, cent voitures sont affectées à l'exploitation forestière à **La Landelle (forêt de Thelle)** et le **17** du même mois, le convoi en entier est affecté à ce service, travail qu'il assurera encore en **1917**.

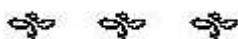
La 24^e compagnie (C. V. A. X. 2) assure différents services de ravitaillement en paille, en eau potable, et des transports divers pour la VI^e armée. Le **14 mars**, il reçoit l'ordre de se tenir prêt à s'embarquer le lendemain à destination de **Charmes (Vosges)** où il arrivera le **16**. Le **30 mars**, la 24^e compagnie forme neuf détachements de 15 à 20 voitures pour être mis à la disposition du service forestier. Il ne restera plus à la portion centrale que sept voitures, quelques gradés et une quinzaine de chevaux.

Cette compagnie assurera le service d'exploitation des forêts **dans les Vosges et la Meurthe-et-Moselle jusqu'en septembre 1917** et, indépendamment de cet emploi, de petits détachements sont encore utilisés au service de place, dans une compagnie de prisonniers de guerre, dans une scierie militaire et à la disposition des agriculteurs.

La 25^e compagnie (C. V. A. X. 3) est au bivouac au **camp des Gascons**. Elle reste au service de la IV^e armée **jusqu'au 17 mai**, transportant aux premières lignes, la nuit, du matériel de génie pour les troupes des 16^e, 11^e et 12^e corps d'armée. Le **18 mai**, le C. V. A. X. 3 est mis à la disposition du général D. E. S. de la IV^e armée et quitte le camp des Gascons pour venir cantonner à **Somme-Vesle, Châlons-sur-Marne, Chéniers (Marne)**, où il arrive le **20 juin**. Il quitte cette dernière localité le **25 juillet**, pour embarquer à **Sommessous** le **26 juillet**, à destination de **Ansauvillers (Oise)**, où il arrive le **28 juillet**. **A partir d'août**, le C. V. A. X. 3 est mis à la disposition de la X^e armée et reste dans **l'Oise** jusqu'à la fin de cette année.

Participation des conducteurs à la vive résistance des fusiliers-marins sur l'Yser

Dès le mois de novembre 1914, un certain nombre de conducteurs du 1^{er} escadron du train, avec leur matériel, avaient été envoyés en renfort pour aider au ravitaillement et à l'approvisionnement des braves fusiliers marins qui tenaient tête à la formidable poussée teutonne sur l'Yser. Dans la suite ils restèrent attachés à cette unité et leur sort se lia définitivement à ce bataillon héroïque. Ils partagèrent jusqu'à cette date (novembre 1916) toutes leurs fatigues et bon nombre furent blessés. L'un d'eux, le conducteur Élie LECOCQ, blessé à Nieuport le 10 novembre 1916, par schrapnells dans la région du cœur, est mort des suites de ses profondes blessures, le 11 novembre 1916, à l'hôpital de Zuydcoote (Nord).



ANNÉE 1917



Offensive de l'Aisne (Avril).

Offensive des Flandres (Juillet).

Depuis le mois de novembre 1916, chaque division a son C. V. A. D. et sa compagnie de quartier général avec ses formations sanitaires. Le 1^{er} C. A. tient le secteur de Suippes, en Champagne et les formations du train bivouaquent au camp Castelnau.

Les dispositions nouvelles ci-dessous apportent des modifications sérieuses dans l'organisation des unités du train. L'effectif des C. V. A. D. (hommes, chevaux, matériel) est réduit des deux tiers environ.

Les convois d'armée sont supprimés. Il reste donc: 1^o les organes de C. A.; 2^o les organes des étapes.

Organes de Corps d'armée

| D. I. | Convois | Compagnies de Quartiers généraux |
|-----------------------------|---------------------------|-------------------------------------|
| 1 ^{re} D. I. | 1 ^{re} compagnie | 5 ^e compagnie |
| 2 ^e D. I. | 2 ^e — | 55 ^e — |
| 51 ^e D. I. | 21 ^e — | 7 ^e — |
| 162 ^e D. I. | 28 ^e — | 12 ^e — |
| E. N. E. | 17 ^e — | » |
| 1 ^{er} C. A. | » | 8 ^e — |

Une compagnie d'âniers (53^e compagnie) est créée le **23 février**.

Organes des étapes

Convois auxiliaires, 1^{er} T. E. M. :

23^e compagnie : C. V. A. X. 1.

24^e compagnie : C. V. A. X. 2.

25^e compagnie : C. V. A. X. 3.

30^e compagnie : C. V. A. X. 4.

31^e compagnie : C. V. A. X. 5.

Unités de transports hippomobiles :

29^e compagnie : U. T. 1.

23 ambulances des étapes réparties à l'arrière du front de Champagne : **Jonchery, Gueux, Muizon, Montigny, Prouilly, Bailieux**, forment la 70^e compagnie.

Le groupe mobile de remonte constitue la 80^e compagnie G. M. R. 14.

Offensive de l'Aisne.

L'année **1917** est caractérisée par une remarquable stratégie.

Les plans de campagne des années précédentes prévoyaient en un point désigné une offensive locale. La tactique employée dans ces opérations faisait toute leur chance de succès.

L'offensive française d'**avril 1917** fut de grande envergure. Il ne s'agit plus de percer le front en un point, mais de le faire reculer en créant une situation stratégique nettement redoutable pour l'adversaire. A cet effet, nos troupes se rendront maîtresses des hauteurs de **Craonne**. Ce plan consistait également en un échelonnement d'attaques sur le saillant allemand dessiné par l'avance française de **la Somme**. Enfin, si les résultats généraux étaient insuffisants, une grande offensive se ferait en **Flandre**.

Les formations du 1^{er} corps d'armée coopèrent à la bataille de **Craonne** et à l'offensive des **Flandres**. **Le plateau de Craonne** est la clef de voûte des provinces du Nord. Déjà attaqué en **1914** après **la Marne**, les Allemands s'y étaient puissamment fortifiés en creusant dans ses vallonnements boisés des repaires de mitrailleuses et des boyaux de communications. Les fameuses falaises, avec leurs trous de mitrailleuses et leurs tunnels, furent bombardées violemment puis, à travers les brèches nombreuses et au prix de pertes sévères, les troupes des armées **MANGIN** et **MAZEL** en firent l'assaut. Elles s'emparèrent d'abord des **défilés de Vailly et de Juvincourt**, les **17 et 18 avril 1917**. Enfin, une brillante action, le **4 mai**, nous donna le village de **Craonne**, sur le plateau même.

Au commencement de janvier, le 1^{er} C. A. quittant le secteur de Champagne, les compagnies du 1^{er} escadron, des 1^{re} et 2^e D. I. suivent ces divisions dans leurs cantonnements de repos, **aux environs de Condé-en-Brie**. Les 51^e et 162^e D. I. vont prendre le secteur de l'Aisne, en face de **Craonne** et les unités du train bivouaquent à **Huit-Voisins, Romain et Baurieux**.

Dès leur arrivée dans ce secteur, les formations du train assurent un service pénible des plus laborieux. Les vivres des C. V. A. D. sont déchargés à l'entrepôt d'intendance de **Beaurieux**. Puis les convois commencent à transporter les denrées à entreposer au **nord de l'Aisne**, aux emplacements dénommés : dépôts de **Béthune**, d'**Avesnes**, de **Saint-Omer**, de **Lille**, de **Calais**, de **Dunkerque**. Ce service de transports de vivres sera assuré tous les jours **au cours des mois de février, mars et**

première quinzaine d'avril.

Le **12 mars**, la 28^e compagnie reçoit l'ordre de prélever des briquettes à l'usine Holdein, à **Cernay**, à quelques centaines de mètres des lignes allemandes, entre les travaux de défense des **faubourgs de Reims**. Reconnaissance de jour et service de nuit. Le maréchal des logis **PARMENTIER**, volontaire, le brigadier **MARTIN** et douze conducteurs de voitures accomplissent cette périlleuse mission.

A la fin du mois de mars, les 1^{re} et 2^e D. I. viennent prendre, à leur tour, leur place de bataille pour l'offensive de l'**Aisne**. Tous les C. V. A. D. bivouaquent dans **la région du Romain**. Le **26 mars**, le conducteur **REZENTHEL** (Désiré), de la 7^e compagnie, est tué par obus ennemi à **Beaurieux (Aisne)**. Le **27 mars**, le conducteur **STANQUIE** (Jean), de la 5^e compagnie, est tué par éclats d'obus à **Maizy (Aisne)**. Le **1^{er} avril**, le conducteur **FICHEUX** (Victor), de la 28^e compagnie, agent de liaison, chargé de faire parvenir un pli au sous-intendant militaire, est averti par l'officier d'administration gestionnaire du G. E. de la violence du bombardement. Il tient néanmoins à accomplir sa mission sans tarder, mais il est atteint d'éclats d'obus et meurt le **10 avril** à l'ambulance 145, à **Jonchery**.

Le **5 avril**, pendant le transbordement des approvisionnements du magasin de **Maizy** à celui de **Beaurieux**, le conducteur **PHILIPOTAUX** (Jean) est atteint d'un éclat d'obus au genou. **Depuis fin mars**, cette région est absolument bombardée, aussi le service est-il devenu très pénible. Le **25 mars**, le brigadier maréchal **VERDIER**, de la 55^e compagnie, détachement du G. B. D. de la 2^e D. I. est mortellement frappé par obus, à **Cuiry-les-Chaudardes (Aisne)**. Le lieutenant **BUGAREL** (Albert), commandant ladite compagnie, est tué à son tour par éclats d'obus. Plusieurs hommes sont blessés, une vingtaine de chevaux sont tués. Le lieutenant Albert **BUGAREL** est cité à l'Ordre du 1^{er} corps d'armée :

« Officier d'un dévouement à toute épreuve, brave, du plus grand sang-froid, a été mortellement frappé, alors que, par un bombardement intense, il n'hésitait pas à se porter près de ses hommes, pour les encourager au calme. Avait déjà, dans des circonstances semblables, fait preuve du plus grand courage. »

Le **14 avril**, le conducteur **DEMONGIVERT** (Louis), de la 12^e compagnie, fut blessé grièvement et dut subir l'amputation de la jambe gauche. Le **15**, le conducteur **WATTELIEZ** (Georges), était tué par obus à **Beaurieux**. Le **11**, le conducteur **LAPERS** (Paul), de la 5^e compagnie, atteint d'éclats d'obus à **Craonnelle (Aisne)**, mourait le même jour des suites de ses blessures. Le G. B. D. 1 (5^e compagnie), à **Maizy**, a 17 chevaux tués, plusieurs conducteurs blessés et du matériel détérioré.

Le **16 avril**, les cinq C. V. A. D. fournissent chacun dix chariots de parc pour le ravitaillement en munitions des batteries de 155 du **secteur de Vassognes, Beaumarais et Blanc-Sablon**. **Du 16 au 22** que durera ce service, le détachement est violemment bombardé, des chevaux sont tués, les voitures détériorées par les obus, restent enlisées sur le terrain. Les conducteurs, indépendamment de ce déluge d'obus, sont indisposés par les gaz, qui affectent encore plus particulièrement les chevaux, qui ont peine à regagner leurs bivouacs.

Le **20 avril**, il faut évacuer **Beaurieux**, rendu intenable par les obus à gaz et lacrymogènes, et aller bivouaquer à **Morival**. Malgré toutes ces difficultés et les dangers courus, le mauvais état des routes détrempées par les pluies récentes, ce détachement a continué à assurer le ravitaillement de l'artillerie, accomplissant ses missions jusqu'au bout. Le **23 avril**, le chef d'escadron commandant le parc d'artillerie du 1^{er} C. A., cite à l'Ordre du jour le sous-lieutenant **RICHE**, avec la mention suivante :

« Chargé du ravitaillement en munitions, le 19 avril 1917, a su, malgré un violent bombardement par obus et par gaz asphyxiants, accomplir parfaitement sa mission. »

Par ordre n° 12, du **5 mai**, sont cités :

CARRÉ (Joseph), adjudant :

« *Ayant reçu l'ordre de ravitailler en plein jour une batterie lourde, en suivant une route battue par l'ennemi, a assuré son service malgré un bombardement qui a tué trois chevaux, a ramené tout son matériel.* »

COQUEREL (Adrien), maréchal des logis :

« *A assuré son service malgré un violent bombardement. A eu six chevaux tués dans son détachement, a ramené tout son matériel qui lui fut confié.* »

DELPLACE (Victor), conducteur :

« *Ayant eu ses trois chevaux tués en assurant le ravitaillement en munitions d'une batterie, a recueilli leur harnachement en attendant le renfort qui lui a permis de ramener sa voiture.* »

LE HORS (Mathurin), conducteur : « *Ayant eu deux chevaux tués et ayant subi une violente commotion qui le jeta hors de son siège, a, malgré le bombardement, ramené le dernier cheval et le harnachement des deux autres.* »

Le maréchal des logis **OGER** est également décoré de la Croix de guerre, ainsi que le brigadier **RICHARD**, qui est cité à l'Ordre du corps d'armée pour sa belle conduite pendant le service de récupération des chevaux blessés au cours de l'attaque.

Le **27 avril**, le maréchal des logis **LHEUREUX**, du service de santé du 1^{er} C. A., ambulance 9/6, est l'objet de la citation suivante :

« *Sous-officier hors ligne, qui a rendu depuis quinze mois, à l'ambulance, des services inappréciables dans des circonstances toujours difficiles et souvent périlleuses, notamment à Verdun et pendant les convois du 14 au 20 avril 1917.* »

Le **24 avril**, le 1^{er} C. A. quitte le secteur de Craonne et va se reformer aux environs du camp de Mailly (Aube). Le déplacement se fait par voie de terre et les formations du train, non remises des opérations auxquelles elles viennent, de coopérer, arrivent dans leurs nouveaux cantonnements, après des étapes assez difficiles, vers le **15 mai**. Elles restent dans ces cantonnements jusqu'à la fin du mois de juin. Pendant ce temps, les réparations à faire au matériel sont poussées activement, les échanges d'accessoires hors de service sont effectués et les animaux exténués sont l'objet de soins particuliers et conduits au pacage.

Dès les premiers jours de juillet, nouveau déplacement; les compagnies s'embarquent à Provins, à Nogent-sur-Seine, à Esternay, à Fontenay-Trésigny.



Offensive des Flandres.

En Flandre, depuis longtemps les armées du maréchal Douglas **HAIG** préparaient leur offensive. Les rudes combats de Craonne semblaient en être le prélude. La préparation de cette offensive

avait amené sur cette partie du front la 1^{re} armée française, commandée par le général ANTHOINE. Le **10 juillet**, le 1^{er} C. A. débarque à **Bergues et Dunkerque**. En prévision de la durée de l'attaque deux divisions étaient restées au repos, les deux autres montèrent en ligne. Il en fut de même pour les formations du train, dont le service était lié à celui des D. I. Le **31 juillet** l'attaque se déclenchait. Des gares de ravitaillement avaient été aménagées à proximité du front, à **Waayenburg et à Ronsbrugge**. Les trains régimentaires viennent s'y ravitailler directement et les convois n'ont pas de transport de vivres à effectuer, hormis quelques corvées dans les gares. Mais des détachements sont mis au service du génie, à **Oostvleteren, au Lion belge**, pour le transport des rondins flotteurs et du matériel d'artillerie.

Dans la **nuite du 22 au 23 juillet**, le conducteur **TANGUY** (Guillaume) est tué par obus **près de la ferme des Mitrailleurs (secteur de Wæsten, Belgique)**. Le conducteur **COUTOULY** (Jules) et Ahmed **SÉRIER** sont blessés par éclats d'obus au même lieu. Des chevaux sont tués, d'autres sont blessés par éclats d'obus au même lieu. **Entre Oostvleteren et Lizerne, au delà de la ferme Marie**, les convois rencontrent des difficultés sans nombre pour assurer leur service sur des pistes défoncées, semées de trous d'obus. Leurs cantonnements ne sont plus des abris sûrs, ils y sont souvent bombardés comme au cours de leurs charrois.

Le **15 août**, à 22 heures, les conducteurs **CRENN** et **LAURENT** sont blessés au cantonnement du génie et évacués. **CRENN** meurt le lendemain des suites de ses blessures, à l'H. O. E. de **Rousbrugge**. En outre, les hommes et les chevaux sont incommodés par les gaz asphyxiants. La durée du combat opiniâtre faisait surgir à chaque nouveau parcours des difficultés d'un nouveau genre. La pluie persistante avait transformé les champs et les chemins en de vraies fondrières de boue et en marécages. Il fallut, au prix de grands travaux, assurer les communications avec l'arrière, par des chemins de rondins ou de caillebotis. Mais les obus venant à éclater sur ces chemins de fortune, les réduisaient en morceaux et coupaient les communications aux ravitailleurs. **Sur la route de Pichgam** ils furent ainsi souvent dans l'obligation de suspendre leurs charrois. Des détachements furent mis également à la disposition du service routier pour transporter le jour et la nuit les matériaux nécessaires à la réfection des routes **au delà du canal de l'Yser**.

Dans les premiers jours de décembre, tandis que se déroulait la bataille de **Cambrai**, faisant suite à celle des **Flandres**, le 1^{er} C. A. quitte **le secteur des Flandres** pour venir par étapes **aux environs de Gravelines**, où il reste quelques jours et redescend **dans l'Oise et en Seine-et-Marne**, pour se reconstituer.

En cours de route, la neige s'est mise à tomber pendant plusieurs jours, rendant les chemins glissants, les voitures plus lourdes à traîner, surtout avec nos chevaux exténués. Les routes elles-mêmes disparaissaient sous la neige, à travers la campagne, transformée en une steppe immense, il faut envoyer des pionniers d'infanterie pour tracer une piste dans la neige. Ainsi, aux durs labeurs des combats s'ajoutaient les rigueurs des frimas.

Organes des étapes

La 23^e compagnie (C. V. A. X. 1) est affectée aux exploitations forestières **dans la région de Senlis**. Elle passe sous les ordres de la direction des étapes du G.A.N. le **19 janvier** et assurera ce service **dans le département de l'Oise** indépendamment des diverses corvées pour le génie des étapes, les hôpitaux, etc..., toute l'année, **jusqu'au commencement de novembre**, date de son envoi à l'armée d'**Italie**, où elle est mise à la disposition des services de l'intendance de la X^e armée, à **Castelfranco (Vénét)**.

Le **5 septembre 1917**, le C. V. A. X. 1 s'embarque à **Ribécourt (Oise)** pour **l'Italie**. Son transport nécessite cinq trains : deux trains débarquent à **Nice** et deux à **Vintimille** et gagnent **Lavona** par la route, en faisant étapes, le **9 novembre** à **Bordighera**, le **10 novembre** à **Onéglià**, le **11 novembre** à **Alassio**, le **12 novembre** à **Locano**, le **13 novembre** à **Noli**. Le **14 novembre 1917**, les effectifs composant ces cinq trains embarquent à **Savona** et débarquent le **15 novembre** à **Brescia**, d'où ils se rendent par la route à **Lonato**. Dans cette localité, ils se retrouvent avec la portion centrale ayant fait le chargement du dernier train qui y est arrivée depuis six jours, ayant fait le trajet par voie de fer, **de Ribécourt à Lonato**.

Le **21 novembre**, le C. V. A. X. 1 quitte **Lonato** et fait étape à **Peschiéra**, où il laisse un détachement de douze voitures et fait étape à **Cadi-David**.

Le **2 décembre**, le C. V. A. X. 1 quitte **Cadi-David** et laisse à son passage à **Verona** un détachement de vingt-quatre voitures.

Le **5 décembre**, le C. V. A. X. 1 vient cantonner à **Castelfranco**, où il assure le service de la gare et le transport aux lignes du matériel du génie. Pendant son séjour à **Castelfranco**, quatre hommes sont restés blessés et quatre chevaux tués par les terribles bombardements par avions qui détruisirent en partie cette localité.

Le **30 janvier 1918**, le C. V. A. X. 1 quitte **Castelfranco** en y laissant un détachement de trente-six voitures, fait étape à **Poïana**, où il laisse un détachement et le reste vient cantonner à **Tavernelles**.

Enfin, le **30 avril**, le tiers du C. V. A. X. 1, sous les ordres du lieutenant **GRENILLET**, s'embarque pour rentrer en **France** et débarque à **Doullens**, où il est mis à la disposition du service d'aviation.

Le **9 mai**, le reste du C. V. A. X. 1 s'embarque à **Poïana**, débarque le **13 mai** à **Doullens** et vient cantonner à **Bouquemaison**, où il est employé à l'installation des nouveaux camps d'aviation.

La 24^e compagnie (C. V. A. X. 2) est affectée aux exploitations forestières **dans la région de Neufchâteau**. Elle assurera ce service **dans le département des Vosges**, indépendamment de diverses corvées pour le génie des étapes, pour les camps d'instruction, les P. G., l'agriculture même, toute l'année.

La 25^e compagnie (C. V. A. X. 3) reste, à **Saint-Pol (Oise)** **jusqu'au 16 janvier**, date de son embarquement à destination de **Mont-Notre-Dame (Aisne)** où elle arrive le lendemain. Elle est à **Fismes (Marne)** le **30 mars** avec la VI^e armée, où elle assure divers transports de ravitaillement (vivres de la 50^e division sénégalaise), notamment des pierres pour l'entretien des routes (service de la voirie de la place de **Fismes**) à **Jouaigres** et **Oulchy-le-Château**. Le C. V. A. X. 3 reste dans le **secteur de l'Aisne** avec la VI^e armée jusqu'à la fin de l'année. Dans la **nuît du 6 au 7 novembre 1917**, le conducteur **CRETON** (Renon) est tué à **la cote 1509**, territoire de **Bray-en-Laonnois**, par obus ennemi.

La 30^e compagnie (C. V. A. X. 4) se forma le **1^{er} décembre 1916** avec les éléments de la 6^e compagnie. Elle va d'abord stationner **au bois de Chevilmont et à Lempire (Meuse)**. Elle continuera à assurer, avec ses détachements mis à la disposition de l'artillerie, du génie et de l'intendance, le service de transports du ravitaillement des matériaux de tranchées, plus particulièrement encore de pierres pour le service routier. Le **14 janvier 1917**, le conducteur **BERNIER** (Louis) est tué sur le coup d'un éclat d'obus ennemi à **la poudrière de Fleury**.

Le **1^{er} mars**, la portion principale est **au bois de Chevilmont** ; cent attelages sont cantonnés aux **casernes Bévaux** et quarante à **l'arsenal de Verdun**. Ces attelages assurent des transports de nuit de matériaux du génie et de munitions jusqu'aux premières lignes. On ne saurait mieux mettre en

relief les difficultés rencontrées et les dangers encourus chaque jour par nos conducteurs sur ces chemins violemment bombardés qu'en insérant ici les nombreuses citations dont ils étaient l'objet.

PLEZ (Adolphe) :

« *Conducteur énergique et dévoué. Pris sous un violent bombardement et dans une émission de gaz asphyxiants a, par des efforts prodigieux et malgré les malaises endurés, sauvé avec l'aide de ses camarades le maximum d'un convoi de dix voitures chargées de matériel du génie à destination des premières lignes, donnant ainsi le plus bel exemple dans le danger, a été évacué immédiatement après sa mission terminée, pour intoxication, le 19 avril 1917.* » Le même jour il succombait à l'ambulance 1/6.

VIVIEN (Edmond), maréchal des logis :

« *Chef d'un détachement de dix voitures chargées de matériel à destination d'un dépôt situé dans les premières lignes et ayant eu la plupart des conducteurs et des chevaux intoxiqués par les gaz, a su prendre toutes les dispositions voulues pour sauver la totalité de son convoi, ramenant lui-même les chevaux et la voiture d'un conducteur se trouvant, par suite d'une forte intoxication, dans l'impossibilité de conduire, ayant même dû être évacué.* »

VRIGNONNEAU (Charles), brigadier :

« *A toujours montré, dans des circonstances dangereuses, les plus belles qualités de sang-froid et d'initiative et a de ce fait, dans la nuit du 16 au 17 août 1917, réduit au minimum les pertes de son convoi pris sous un tir de barrage.* »

FARDEAU (Léon) :

« *A fait preuve de courage, de sang-froid et d'énergie au cours d'un ravitaillement en premières lignes, demeurant à la tête de son attelage, sous un bombardement violent.* »

BRIHIEZ (Alphonse) :

« *Faisant partie d'un convoi de voitures chargées de cartouches, destinées aux premières lignes, ayant eu la sienne complètement brûlée par la chute d'un obus incendiaire, n'a pas hésité à dételer les chevaux malgré les explosions, les sauvant ainsi d'une mort certaine.* »

CHAGNAUD (Camille), **WEXSTAN** (Albert), **WAILLE** (Léon), **BUZAY** (Jean), **LEPAGE** (François), **SERRE** (Guillaume), **DELAHAYE** (Edmond), **GABILLAUD** (Hilaire) :

« *Conducteurs dévoués, pris sous un violent tir de barrage et intoxiqués par les gaz ont, par des efforts prodigieux, sauvé leurs voitures.* »

Le **26 avril**, la compagnie change de cantonnement et s'installe dans deux baraques **au bois des Sartelles, au stand de Verdun, à la caserne Bévaux, à Baleycourt (Meuse)**. Les trois quarts de l'effectif, divisés en vingt détachements, assurent les services du génie. Ces services les amènent à ravitailler toutes les nuits en première ligne (**Bras, Vacherauville, côte du Ravin, ravin du Monument**). Les routes menant à ces villages étant en pleine vue du **bois des Caures** où se trouve l'ennemi, les convois sont fortement bombardés, heureusement sans trop de résultats. Mais les officiers d'artillerie demandent à nouveau, le **5 septembre 1917**, que ces convois s'effectuent la nuit, pour éviter des repérages. Des déficits dans l'effectif des hommes, des chevaux, des voitures occasionnés par le service très pénible assuré par les détachements de **la caserne Bévaux et de**

l'Arsenal, se font sentir dans la relève de ces détachements et dans le pourcentage des permissionnaires. De violents bombardements, dans la **nuît du 4 au 5 septembre**, sur les cantonnements de **Samogneux**, du **bois des Sartelles**, occasionnent de nouvelles pertes en hommes et en chevaux, disparus ou intoxiqués, et de nouveaux dégâts.

Le **9 septembre 1917**, le brigadier **VINSOT** (Arcade), chargé de conduire un convoi de dix voitures de pierres pour le génie, fut pris sous un violent bombardement (tir de barrage) à **Vacherauville**. Aussitôt les conducteurs détêlèrent leurs chevaux pour se mettre à l'abri avec eux. Le soldat **LOOTGIETER** et le brigadier **VINSOT** furent atteints par un obus venant à éclater sur ce boyau. On les transporta immédiatement à l'ambulance. Mais le conducteur **LOOTGIETER** succombait pendant le parcours ; le brigadier **VINSOT**, blessé mortellement, souffrait horriblement; il succomba lui aussi à l'ambulance peu après son arrivée.

Le **15 septembre 1917**, le lieutenant commandant la 30^e compagnie établissait ainsi le tableau de ses pertes pour la période **du 1^{er} décembre 1916 au 15 septembre 1917**.

Pertes en hommes : 7 tués (dont un brigadier), 82 évacués (blessures, intoxication).

Pertes en animaux : 60 tués, 57 morts, 282 évacués.

Total : 88 hommes et 399 animaux, 20 voitures brisées.

Les récompenses furent heureusement aussi nombreuses. La médaille militaire au brigadier **VINSOT**, mort des suites de ses blessures, 48 citations à l'Ordre du régiment. Les maréchaux des logis **WARNIER** (Paul), **JACQUEVIEL** (Léon), **GRAND** (Maurice) ; les brigadiers **BARAIGE**, **DUSSIDOUR**, **BOUZAT** et de nombreux conducteurs.

Ainsi la 30^e compagnie assura pendant plus de neuf mois, dans une zone dangereuse, un service pénible et exposé. Tous ses conducteurs ont donné chaque jour des preuves d'énergie, de dévouement, d'abnégation. Plusieurs d'entre eux se sont montrés, dans des circonstances périlleuses, pleins de sang-froid, d'énergie et de fidélité à leur mission.

Le **8 octobre** elle est relevée. Tous les détachements rentrent à **la portion centrale bois des Sartelles**. Le **11 au matin**, la 30^e compagnie au complet quitte le secteur à destination de **Brusson (Marne)**, où elle arrive le **15 au soir**. Le **23**, elle cantonne à **Payns**. Dès son arrivée, elle se constitue en détachements pour être mis à la disposition du service routier et forestier (**Aube**) répartis à **Willebœuf**, **Payns**, **Soligny-les-Étangs**, **Trois-Fontaines (Meuse)**. Elle assurera ce service jusqu'à la fin de l'année.

La 31^e compagnie (C. V. A. X. 5) a été constituée le **23 décembre 1916**, à **Bussy-le-Château**, elle fait mouvement le **15 janvier vers le secteur de l'Aisne**, s'arrête quelque temps à **Gueux et Belval** et bivouaque finalement **aux Ventaux**, le **27 février**. **Dès le 1^{er} mars**, le C. V. A. X. 5 transporte des vivres à l'avant pour le 5^e C. A. **A dater du 1^{er} juin**, la 31^e compagnie quitte le bivouac pour être logée sous les abris et dans les bâtiments de **la ferme Voisin**, où elle est au service de la X^e armée jusqu'à la fin de l'année.

Le **13 avril 1917**, le conducteur **TEXIER** (Pierre) est tué dans le bombardement des **Ventaux, près de Breuil-sur-Vesle (Aisne)**.

Le **9 mai 1917**, le conducteur **GOSSE** (Jean), détaché au 1^{er} génie, est tué par éclat d'obus. Il fut inhumé au cimetière de **Bouffignereux**, où il repose au milieu de ses camarades, dont il avait partagé les combats et la mort glorieuse.

La 29^e compagnie (U. T. 1) a été formée **en décembre 1916** avec des éléments des 21^e et 31^e

compagnies du 1^{er} escadron, de la 22^e compagnie du 10^e escadron. Dès le premier jour de sa formation, à **Villers-en-Argonne**, un détachement de vingt voitures fut mis à sa disposition par la compagnie 1/16 du 3^e génie. La portion principale est cantonnée au **camp Castelnau**.

Le **1^{er} janvier**, l'U. T. n^o 1 est à **Auve**, le **20 janvier** elle va cantonner à **la ferme de la Ville-au-Bois, près de Jonchery**, pour être mise à la disposition du C. P. A. 23 (**base de la Vesle**).

Le **11 avril** elle est cantonnée en détachements multiples qui sont envoyés aux divers points du front. Ces convois à **Cuiry-les-Chaudardes, à la ferme des Ventaux, sur la Base de la Vesle**, assurent pour le ravitaillement en munitions un service dangereux et pénible.

La 70^e compagnie a été créée le **11 février 1917**. Elle comprend :

1^o Des ambulances réparties à **l'arrière du front de Champagne : Jonchery, Sapicourt, Prouilly, Montigny, Muizon, Bouleuse**. La portion principale, avec le capitaine commandant, est à **Branscourt** ;

2^o 4 groupes de remonte mobile (C. M. R.). Par décision ministérielle du **24 mai**, ces groupes sont constitués en unités séparées et autonomes à la date du **1^{er} juin**. Le service assuré par les hommes consistera surtout en transports divers pour les besoins du service de santé qui fonctionne dans tout ce secteur, **d'Épernay à Beauvais**, pendant les années **1917 – 1918**.

Dans la **nuît du 3 au 4 juin 1917**, des avions ennemis ont bombardé l'hôpital d'évacuation de **Prouilly** : un conducteur est tué (**PETITPAS**), un autre est blessé, quatre chevaux sont tués, six grièvement blessés et abattus ; douze autres animaux blessés.

La 80^e compagnie, à la date du **1^{er} juin 1917** (C. M. R. 14), s'est constituée à **la Croix-en-Champagne**. Cette unité, au début de la mobilisation, constituait le dépôt de remonte mobile (détachement de la 8^e compagnie). Mis à la disposition du 1^{er} C. A. en **Belgique**, ce détachement avait participé à la retraite et à **la Marne**. A cette époque, le D. R. M. fut vite transformé en un dépôt de chevaux malades, de telle sorte qu'il fallait, dans les déplacements, traîner deux à trois cents chevaux malades, qui tombaient en route exténués. Il a passé la plus grande partie de la campagne en **Champagne, aux environs de Reims et dans la vallée de la Vesle**.

C'est à **la Croix-en-Champagne** que le C. M. R. 14 fut organisé. Composé d'hommes de classes très anciennes, si sa place ne se trouvait pas aux premières lignes, ils n'en ont pas moins été à la peine, quelquefois même au danger. Outre les soins à donner aux chevaux malades ou blessés, les promenades quotidiennes avec deux ou trois chevaux en main, les conducteurs de la réserve de l'armée territoriale étaient encore employés au dressage des chevaux canadiens.

Toute l'année **1918** se passa dans **le secteur entre la Croix-en-Champagne et Somme-Vesle**. Les hommes furent encore occupés à la mise en valeur des terrains abandonnés. Enfin, **en octobre 1918**, à la suite de nos armées victorieuses, le C. M. R. 14 se porta à **Somme-Py**, où il resta **jusqu'au 14 décembre**. A cette dernière date, il passait à la disposition de la VII^e armée. **Du 15 au 27 décembre**, il cantonne à **Nancy**. Puis de là, traversant **la Lorraine**, la 80^e compagnie va s'installer à **Saint-Avoid**, où le travail considérable de la liquidation du matériel et des animaux s'imposa et s'effectua après l'armistice. Dur et long labeur pour le capitaine et pour ses auxiliaires, devenus de plus en plus rares, par suite de la démobilisation des classes anciennes.

La 53^e compagnie d'âniers a été constituée **au début de janvier 1917**. Aux premiers temps de la guerre, la plupart des régiments d'infanterie avaient comme animaux de bât quelques mulets et surtout quelques ânes d'**Algérie**. Mais, dans leurs déplacements quelquefois très brusques, les troupes abandonnaient leurs malheureux petits ânes qui ne pouvaient suivre et qui alors étaient

recueillis par des isolés qui ne les ayant ni en charge, ni en compte, ne les soignaient, et ne les gardaient que lorsqu'ils en voyaient l'utilisation.

Au début de 1917, en vertu d'une note du G. Q. G., n° 17.747, du **22 janvier**, il fut créé des compagnies d'âniers qui constituèrent leurs effectifs en animaux au moyen de la récupération de tous les ânes venus de l'arrière et disséminés dans tous les régiments du front, et d'autres expédiés tout exprès d'**Algérie**. C'est à Compiègne que la 53^e compagnie du 1^{er} T. E. M. prit naissance. Toutes les compagnies ainsi formées portaient le n° 53 et étaient rattachées au train des équipages.

Le rôle de l'unité était ainsi défini :

1° Administrer les animaux de bât mis à la disposition des armées, assurer leur entretien, leur ferrure et les soins vétérinaires ;

2° Dresser les animaux de bât au travail qu'ils auraient à faire ;

3° Fournir des conducteurs permanents qui seraient doublés par un personnel de conduite de passage, prélevé sur les corps de troupes, à la disposition desquels seraient mis, en détachement, les animaux de bât.

L'effectif des conducteurs d'animaux de bât avait été calculé à raison d'un homme par quinze ânes, plus une majoration de 20 à 25 p. 100 destinée à permettre d'opérer des relèves dans le personnel permanent qui devait assurer sans discontinuer une tâche pénible et ininterrompue (car si l'on ne se bat pas tous les jours, on mange tous les jours). Le personnel supplémentaire, qui était d'un homme par quinze ânes, avec un encadrement approprié à chaque cas particulier, devait être fourni par les corps de troupes, à la disposition desquels étaient mis ces moyens de transports.

L'effectif des animaux était de 120 ânes par section, soit 30 ânes par escouade. Les escouades étaient réparties entre les secteurs de l'armée, conformément aux ordres du général commandant l'armée. Chaque compagnie comprenait cinq à dix sections. La charge normale était de 50 kg. Des ânes étaient utilisés dans tous les secteurs, tant actifs que calmes, où l'état du terrain permettait leur emploi. Le personnel et les animaux mis ainsi à la disposition d'un corps de troupes étaient pris en subsistance par ce corps.

Lorsque, le **13 novembre 1917**, le lieutenant **RETOUT** prit le commandement de la compagnie, elle se trouvait en **Belgique, près de la gare de Wayembourg**, elle venait d'être constituée et occupait déjà les différents secteurs du front. Les missions des divers éléments étaient très pénibles, attendu que le trajet à parcourir, à découvert très souvent, entre les postes de ravitaillement et les lignes, était rebattu par les obus.

Malgré tout, le danger de la besogne était compensé quelque peu par l'accueil que nos « poilus » faisaient aux ravitailleurs. Spécialement les animaux chargés de « pinard » étaient les bienvenus des fantassins et leurs porteurs recevaient mille gâteries : pain, sucre, carottes, etc... Le calme dont ces braves petites bêtes faisait preuve au milieu des obus, faisait des ânes de précieux auxiliaires. Entourés par l'éclatement des obus, par des tirs de barrage, ils n'arrêtaient que lorsque leurs blessures étaient graves. Beaucoup revenaient au parc avec des éclats et en arrivant ils se dirigeaient vers leurs gardiens comme pour leur indiquer leurs blessures. Cette mission des ânes consistait à porter en lignes, partout où les voitures ne pouvaient passer au milieu des trous d'obus, dans les boyaux, dans les tranchées, la soupe, le café, le pinard, les effets...

Certains animaux ravitaillaient le génie en fils de fer barbelés, en piquets. En principe, ces animaux ne marchaient que la nuit ou aux heures de repos d'artillerie, et, dès qu'ils avaient fait deux ou trois fois le même chemin, ils retournaient seuls, sans conducteur.

De Belgique, une partie de la compagnie fut envoyée dans l'Est, deux sections **autour de Saint-Mihiel**, une au **bois Le Prêtre** et les autres **vers Pont-à-Mousson**. Dans ces régions plus protégées encore contre les accidents de terrain, les animaux fournissaient encore un gros travail, notamment

comme ravitaillement des mitrailleuses de position.

Certains bâts avaient été aménagés pour porter la marmite norvégienne, ce qui procurait de la soupe chaude aux « poilus ». Le nombre des animaux tués dépasse de beaucoup le quart de leur effectif. Heureusement la compagnie n'eut à déplorer aucune perte d'hommes, seuls des blessés.

De Lorraine, la compagnie fut rappelée en **Belgique** (moins deux sections) **vers le mont des Cats**, elle dut fournir un travail pénible et très dangereux. En toutes circonstances, gradés et hommes firent leur devoir d'une façon irréprochable. Officiers et soldats vivaient dans une camaraderie sans égale, partageant la même nourriture, le même toit.

En **Belgique**, la 53^e compagnie se dirigea vers **Sézanne**. On lui donna là quelques jours de repos, à cause de l'état de fatigue excessive de certains animaux. Ensuite on les fit débarquer à destination du **secteur de l'Aisne**, son premier cantonnement fut **la forêt de Compiègne**. Ce fut dans ce secteur que la 53^e compagnie termina la guerre. Conducteurs et animaux fournirent du ravitaillement en masse aux poilus des tranchées, ils rendirent aux premières lignes de grands services, et l'on peut dire que leur gloire comme leur sort restent liés à ceux de nos fantassins. Braves petits « bicots » et « poilus », véritable illustration de la guerre des tranchées ! Avec les ânes, pas besoin de pieux ni de cordes d'attache pour les retenir ou les mener de l'avant lors des plus fortes canonnades, ils allaient imperturbablement de l'avant au milieu du danger.

Les conducteurs, quoique territoriaux, n'en étaient pas moins en lignes, malgré leur âge, de par leur service de conducteurs âniers. Jamais, cependant la moindre plainte, le moindre regimbement de la part de ces hommes, qui n'avaient de repos et ne revenaient des lignes que lors de leurs permissions. Malheureusement, en tant qu'isolés, prêtés aux uns et aux autres, ils restèrent toujours dans l'obscurité. Les actions d'éclat accomplies par les hommes ne furent pas signalées dans les formations où ils changeaient sans cesse de subsistance. La 53^e compagnie mérite d'être largement citée ici. Elle fut de toutes les armées et, par son action, toujours prête à venir en aide à celle qui entraînait en ligne ; elle fut de toutes les offensives, et toujours à la peine. Quelle soit donc à l'honneur !...



ANNÉE 1918



Défense du Secteur de l'Aisne.

L'année **1918** ! c'est l'année victorieuse de la paix ! Au fond de sa tranchée devenue silencieuse, pendant les premiers mois de cette année, le soldat assiste, aux échanges de déclarations, des notes des gouvernements belligérants sur leurs buts de guerre. C'est le président **WILSON** avec ses fameuses quatorze propositions ; puis c'est **Vienne** qui essaie d'entamer les pourparlers. Enfin, le ministre de la guerre allemand lui-même osait dire à cette date au « **Reichstag** » que « *la paix ne*

peut pas être amenée par la seule victoire des armes ». Mais la félonie dont fit preuve l'**Allemagne** dans ses deux traités avec **la Russie** et l'incompatibilité des deux conceptions adverses, des deux civilisations en présence devenue manifeste, rendirent à chaque combattant la volonté d'en finir par les armes.

« *Si l'ennemi décline la paix, nous devons la redonner au monde en frappant de notre gantelet de fer et de notre épée à la porte de ceux qui la refusent* » disait **le Kaiser** en annonçant à ses troupes l'offensive prochaine. Cette porte fut celle de **la Picardie**. La trahison russe amenait rapidement plus d'un million d'hommes sur notre front. Une ruée de près d'un million d'hommes au point de liaison entre l'armée anglaise et l'armée française, non pourvues encore d'un commandement unique, telle fut la « Kaiser-schlacht » qui devait finir la guerre, par la séparation des deux armées alliées. **Sur la fin de janvier**, le 1^{er} C. A., qui était au repos **dans l'Oise** et **en Seine-et-Marne depuis fin décembre** vient reprendre **le secteur de l'Aisne, en face de Craonne**. Les compagnies du train reviennent au bivouac de **Courlandon, Breuil**, etc..., qu'elles ont quittés en **1917**. Cependant sur tout le front de **France**, à cette date, les tranchées étaient dans une tranquillité profonde.

Le printemps posait sa robe de feuillage et de soleil sur les ruines des villages. Le 1^{er} C. A., après les rudes journées de **l'Aisne**, des **Flandres**, avait gagné ce secteur calme. Bastion formidable, **les hauteurs du Chemin des Dames** étaient considérées comme, une base sûre. une position inexpugnable, où vinrent chercher successivement appui dans leurs reculs **César**, la féodalité, **Napoléon** et **JOFFRE**. Les formations du train y ravitaillent **en mars et avril** les divisions du 1^{er} C. A. Elles transportèrent comme en **1917** des obus, des grenades, des matériaux, du bois de tranchées aux premières lignes. Elles assurent le ravitaillement des coopératives du front. Le C. V. A. D. de la 17^e compagnie en particulier assurera le ravitaillement des équipes de travailleurs italiens qui, en prévision de l'assaut allemand, aidaient à l'organisation des positions de résistance sur des zones profondes à l'intérieur des lignes. **Au mois d'avril**, le 1^{er} C. A. quitte ce secteur pour venir au repos dans **l'Oise**.

Pendant ce temps, les ruées en masse de l'ennemi se succédaient, formant des poches à l'intérieur de nos lignes, d'abord **de Bapaume à Noyon**, puis **dans les Flandres**. Ensuite l'ennemi forçait cette position réputée inexpugnable du « **Chemin des Dames** ». Après la « Kaiser-schlacht » c'était la « **Friedensturm** ». La ruée passe..., tout est rompu !... Rien pendant les jours qui suivent ne peut entraver sa marche vers **la Marne**. Le **4 juin** elle atteint la rivière.

A en croire les événements, nous sommes en un instant, reportés aux plus mauvais jours de **1914**. Ayant atteint la rivière, toutes les colonnes ennemies cherchent alors du même instinct la ville vers laquelle courent les eaux. **La forêt de Villers-Cotterets**, qui protège nos concentrations de troupes et arrête à sa lisière les assauts répétés de l'ennemi, devient son objectif. C'est dans ces conditions que le 1^{er} C.A. prend **le secteur en face de Cœuvres (entre Villers-Cotterêts et à la lisière de Compiègne)**. Les C. V. A .D. sont **aux environs de Villers-Cotterêts et à la lisière du bois de Compiègne, sur la route de Pierrefonds à Crépy-en-Valois. Du 11 juin au 10 juillet**, ils fournissent journallement des attelages pour la récupération du matériel et du mobilier abandonnés à **Villers-Cotterêts** et aux environs pour les ramener en **gare de Vaumoise**.

Sur les routes et par les champs et les sentiers, au milieu d'une dévastation tragique, les habitants en exil fuient. Femmes, enfants, vieillards juchés sur des charrettes ou poussant sur les routes des voitures à bras surchargées de linge, de victuailles, de matelas ficelés. Épaves des villages en ruines, spectacle lamentable des horreurs de la guerre.

Nos formations du train vinrent en aide à ces infortunes. Sous un bombardement incessant, pendant deux mois (**juin, juillet**) elles évacuèrent tout ce qu'il leur sera possible de sauver par leurs charrois

(mobilier, matériel agricole et jusqu'aux récoltes). Le **12 juin**, au cours de ce service, le conducteur **BAUDENS** (Charles), de la Ire compagnie, fut tué par obus et le conducteur **LEBEAU** (Victor) très grièvement blessé.

Le **3 juillet**, les conducteurs **CHEMINAT** (Pierre), **BERRUT** (César), **DESPONGES** (Claude), **PICARD** (Léon) sont tués par obus à **Cœuvres**.

Mais après sa ruée en masse sur **Paris**, l'élan de l'ennemi s'est éteint sur des monceaux de cadavres. Puis après cet arrêt, ce devait être le désastre. Tandis que **LUDENDORFF**, du haut de son **Blanc-Mont**, désigne **Paris** au **Kaiser** et que ses divisions se font massacrer à ses pieds pour y arriver, brusquement, **au sud de Soissons**, dans leur flanc une lame pénètre et s'enfonce au défaut de leur cuirasse. **MANGIN** fonce **sur les plateaux au sud de Soissons**. **DEGOUTTE** reprend **Château-Thierry** et les Allemands se retirent sur la deuxième ligne de défense. L'ennemi est vaincu ; il se retire sur des positions qui ne peuvent être que provisoires.

En août et septembre, les formations du train assurèrent un service non moins pénible. Les voitures des C. V. A. D. furent désignées pour ramasser sur le champ de bataille de **l'Aisne** les cadavres abandonnés ; elles travaillent aussi à la désinfection des lieux (transports de chlore, de chaux, etc.) et coopèrent aux travaux de récupération. Enfin, le **28 août**, la 1^{re} D. I. quitte ce champ de bataille et la 1^{re} compagnie s'embarque à destination de **Remiremont (Vosges)**. Une à une les formations du train s'embarquent à la suite de leurs divisions, l'opération durera pendant **tout le mois de septembre**. Ensuite le 1^{er} C. A. se reforme dans **les Vosges**.

Organes d'Armée

La 23^e compagnie (C. V. A. X. 1), à son retour d'**Italie**, est à **Bouquemaison**, aux travaux d'installation des nouveaux camps d'aviation.

Le **4 juin**, elle quitte ce cantonnement pour se rendre par voie de terre à **Balagny-sur-Aunette**, à l'effet d'assurer le service des gares et des magasins d'habillement **dans le secteur de Crépy-en-Valois – Villers-Cotterêts**.

Le **5 décembre**, elle assure le ravitaillement de toutes les communes de l'arrondissement de **Vouziers**, jusqu'à sa dissolution, le **15 janvier 1919**.

La 24^e compagnie (C. V. A. X. 2) est affectée aux exploitations forestières dans **les Vosges**. Elle continuera ce service ainsi que diverses corvées pour le génie des étapes, service de la place, etc..., toute l'année, jusqu'à sa dissolution, le **10 mars 1919**.

La 25^e compagnie (C.V.A.X. 3), est dans **le secteur de l'Aisne** ; elle quitte **la région de Fismes** le **13 avril**, pour venir **aux environs de Lizy-sur-l'Ourcq**. **Au mois d'avril** elle vient à **Peullart (Oise)**, **jusqu'au 2 octobre**. A partir de cette date, elle se rendra jusqu'à **Chimay (Belgique)**, où elle arrive le **21 novembre**, à la suite de la IV^e armée et le **14 décembre**, elle est retournée à **Fère-en-Tardenois**. La 25^e compagnie est dissoute le **31 décembre 1918**.

La 30^e compagnie (C. V. A. X. 4) se trouve, le **1^{er} janvier**, stationnée à **Payns (Aube)** et fait des préparatifs de départ. Le **2 janvier**, le détachement de **Soligny-les-Étangs** rallie la compagnie et le **3**, à 7 heures du matin, la 30^e compagnie fait étapes sur **Montier-en-Der (Haute-Marne)**, où des détachements sont mis à la disposition des groupes de bataillons de marche, pour leur ravitaillement et du sous-intendant militaire de **Joinville**, pour l'exploitation des ressources locales.

Le **1^{er} mai**, la portion centrale va cantonner à **Dammarie-sur-Saulx** et les services assurés par des

détachements restent les mêmes à l'intendance, au génie, à l'aéronautique. Le **28 août**, la 30^e compagnie reçoit l'ordre de faire rentrer tous ses détachements, pour être affectés en entier au service de la 1^{re} armée américaine. Le départ est fixé au **1^{er} septembre**, à 21 heures, à destination de **Fontenoy-sur-Moselle**, où elle arrive le **4 septembre**.

Le C. V. A. X. 4 est sous les ordres de la mission près du 1^{er} C. A. U. S. Cent chevaux avec voitures sont aussitôt à son service. Le **23 septembre**, départ à 9 heures, étapes à **Sampigny** le **24** ; étape à **Rupt-devant-Saint-Mihiel** le **25** ; cantonnement fixé au village nègre. Le **22 octobre**, la compagnie est cantonnée à **Pont-Saint-Vincent (Meurthe-et-Moselle)**. Des détachements sont envoyés dans un rayon de plus de quinze kilomètres, à la disposition des divers services aux étapes. Le **13 février 1919**, la compagnie est dissoute.

La 31^e compagnie (C. V. A. X. 5) quitte **la ferme Voisin** le **18 janvier** pour venir à **Bazoches (Aisne)** le même jour avec la VI^e armée. Elle est à **Neully-sur-Front** le **24 février** et vient dans **l'Oise** le **3 avril**, avec la I^{re} armée. Le **12 juin 1918**, le conducteur **MOARI** (Joseph), au cours d'un service de nuit à **Morfontaine**, dans une zone soumise à un violent bombardement, est tué par éclats d'obus, à **Cœuvres**. Le **25 juillet**, le brigadier **DUCRUZEL** (Georges) fut grièvement blessé par éclat d'obus à la tête, en accomplissant une mission de reconnaissance sur un terrain soumis à de violents bombardements, à **Missy-aux-Bois (Aisne)**. Il succomba le **28 juillet**, à l'ambulance de **Sery-Magneval**. La 31^e compagnie est à **Montgobert** le **21 septembre**, à **Laon** le **19 novembre**. Le **6 janvier 1919** elle est dissoute.

La 29^e compagnie (U. T. 1), le **29 mars 1918**, la portion principale vient cantonner à **Treslon** et, le **30** du même mois, tous les détachements sauf trois sont rappelés. Le **16 avril**, la 2^e section va cantonner, à **Fismette**, à la disposition du service routier de la VI^e armée ; le **20**, la compagnie fait mouvement et va cantonner **aux environs de La Roche (camp de La Roche)** ; les 1^{re} et 3^e sections sont mises à la disposition du service des munitions de **Lamothe-Breuil**. Le **1^{er} mai**, la 1^{re} section fait mouvement sur **Fère-en-Tardenois** ; le **26 mai**, elle va cantonner à **Nesles**. Pressée par le bombardement, la 2^e section quitte **Fismette** le **27 mai**, à 13 heures, abandonnant une cuisine roulante et du matériel de rechange qu'elle ne peut charger. Le même jour, à 11 heures, la compagnie est alertée ; elle reçoit l'ordre de partir à 18 heures et elle quitte le camp en emmenant ce qu'elle peut charger sur ses voitures. Faute de chevaux, elle est obligée d'abandonner treize chariots de parc, des voitures de réquisition, du foin, de l'avoine, des paquetages, du harnachement, du campement et des outils pour ouvriers en bois, en fer et bourreliers.

Cantonnée le **28 mai** à **Rozet-Saint-Albin**, elle organise un détachement qui se rend, avec onze attelages, **au camp de La Roche**, pour y récupérer une partie du matériel abandonné la veille.

Le **30 mai**, la compagnie bivouaque à **Fublaines** ; le **4 juin** elle est à **Léviguen**, le **7** elle est à nouveau à **Fublaines** et le **8** à **Faremoutiers**. Des détachements sont mis à la disposition du G.P.A./20 pour transport de munitions du commandant d'étapes de **gare de Saint-Siméon** et celui de **Jouy-sur-Morin** et du groupe B de la section de camouflages.

Le **16 juillet**, la portion principale est toujours à **Faremoutiers** ; elle reçoit l'ordre de mettre un détachement de quinze voitures à la disposition du commandant d'étapes de **la gare de Joiselles** ; un détachement de cinq chariots de parc est envoyé au service de **la gare de Meillerac**.

Le **18 juillet**, le brigadier **GÉNIN** (Joseph) étant au service de l'intendance (récupération n° 39) est tué par éclats d'obus au cours du bombardement de **Nogent-l'Artaud**.

Le **9 août**, l'U. T. 1 est rassemblée ; elle fait mouvement et va cantonner à **Sablonnieres** ; le **10** elle est à **Château-Thierry** ; le **15** sur **Les Maigneux**, après avoir fait étapes à **Troissy**, à **Plivot** et à

Fagnières. Le **19**, un détachement de 90 voitures part à 16 heures, chargées de munitions de 75, à **Valmy** et au **dépôt des « Deux Palmiers »**, pour ravitailler le 45^e R. A. C., **au nord de Minaucourt** ; le **20**, pour le 9^e R. A. C. ; le **21**, transport de dix passerelles pour le 255^e R. A. C. ; le **22**, ravitaillement en munitions du 236^e R. A. C., **près de la ferme de Beauséjour (ravin de Marson)**.

Le **23 septembre**, le détachement transbordera des munitions de 75 du point de déchargement des camions pour les conduire aux positions de batteries. Le même jour, deux détachements de trente chariots de parc chacun sont formés ; le premier est mis à la disposition du 21^e C. A. et bivouaque à **Saint-Rémy-sur-Bussy** ; le deuxième à la disposition du 2^e C. A. et bivouaque au « **camp de Rougon** ». La portion centrale reste au bivouac « **Les Maigneux** ». Tous les jours, ravitaillement en munitions de la batterie 16, à **Répont et Rouvray**.

Le **4 octobre**, quatre chevaux sont tués par éclats d'obus. La compagnie est cantonnée le **27 octobre au camp de « Chameresse »**. A partir de cette date, elle est employée au service de la récupération en munitions. Elle fait mouvement le **27 octobre** et va cantonner **aux environs de la ferme des Moulinets** et, le **10 novembre**, elle cantonne au **Paquis (commune d'Autry)** ; elle va à **Tourcelles-Chaumont** le **13 novembre** et le **24 novembre** tous les éléments de la compagnie sont rassemblés. Le **26**, tous les chariots disponibles quittent le cantonnement pour charger des vivres **en gare de Saint-Morel** et les transporter à **Torcy**. Le **28 novembre**, la portion centrale se rend à **Douzy**, où elle trouve son détachement, qui l'y a précédé, après avoir ravitaillé à **Torcy**.

L'U. T. 1 est à **Montbois** le **7 décembre** et va cantonner au **camp de Mailly (Aube)**, où elle est dissoute.





ARMÉE D'ORIENT



Profitant de ce que l'attention du monde se portait vers les champs de bataille de l'Europe occidentale et de l'incertitude de notre action contre **la Turquie**, les Allemands entreprirent un vigoureux effort diplomatique à l'égard des neutres balkaniques. Ils réussirent contre nous à allier **la Bulgarie à la Turquie**, puis en **octobre 1915** à lancer **la Bulgarie** contre **la Serbie**. Cette défaite diplomatique nous obligea à entamer une lutte difficile sur un nouveau théâtre d'opérations. Débarqué le **13 octobre**, le général **SARRAIL** prit le commandement de ce que l'on appelait déjà l'armée d'Orient et qui ne comptait encore que 20.000 hommes.

Le **4 octobre 1915**, le C. V. A. D. de la 122^e D. I. prend la dénomination de 1^{re} compagnie *bis*. Le **12 octobre 1915**, un ordre du général **de LARDEMELLE**, commandant la 122^e D. I., fait connaître à mots couverts le départ pour **l'Orient**. **Du 15 au 24 octobre 1915**, les 1^{re} et 5^e compagnies *bis* reçoivent des conducteurs et une section d'ambulance. De plus, elles échangent leur matériel de réquisition trop lourd et défectueux, contre des arabas, constituent des détachements avec animaux de bât. Le **24 octobre**, la 24^e compagnie *bis* embarque à destination de **Cette**, où elle arrive le lendemain. Le **26**, l'embarquement a lieu à bord du steamer anglais *Indian*. Le **29**, à 7 h.40, l'*Indian* lève l'ancre et part aux échos du chant national, entonné par l'équipage et les soldats. Le **4 novembre**, débarquement à **Salonique**.

Partie le **25 octobre**, la 5^e compagnie *bis* arrive le **26** à **Toulon**. L'embarquement a lieu à bord du cargo-boat anglais *Romodor* ; l'autre sur le paquebot anglais *Ascania* et, le **27 au soir**, les navires levaient l'ancre, pour arriver le **2 novembre** à **Salonique**.

L'effort du corps expéditionnaire allié n'aboutit pas à temps à assurer la sauvegarde du terrain envahi. La situation était de plus en plus critique. Pourtant, grâce à la vaillante résistance serbe, nos troupes purent encore s'accrocher aux derniers contreforts des montagnes de **la Macédoine**, face à **Guevgueli**, ayant à dos **la plaine du Vardar**, non loin de **Salonique** et les hôpitaux de **Gumendzé** et de **Rarassouli**, pour l'évacuation des malades et des blessés.



L'Armée d'Orient sur le Vardar.

Dès son embarquement, la 1^{re} compagnie *bis* se rend au **camp de Zeitenlich**. Le **9 novembre**, elle reçoit l'ordre de se porter en avant, **sur les bords de la Tchernna**. Les Bulgares à ce moment attaquaient en force **autour de Krivolak**. Elle embarque un premier détachement et le dirige sur **Kavadar**. Ce détachement arrive le **10 novembre au matin** à **Krivolak** et ce jour même il assure le service de l'intendance pour le ravitaillement de la 122^e D. I. Mais à ce moment l'offensive convergente des forces ennemies et l'insuffisance de nos troupes sur **le Vardar** enlevaient tout espoir de prendre l'offensive. La situation devenait difficile et dangereuse. Les convois sont chargés **en gare de Krivolak** et les T. R. viennent se réapprovisionner au parc de la compagnie, à **Kavadar**. Le **20 novembre**, la gare est bombardée. Toute la compagnie est alors employée au ravitaillement. Par suite de bombardement, les chargements en gare ne se font plus que la nuit. Retour au bivouac vers 4 heures du matin. La situation de nos bivouacs devenait impossible. Retranchées **sur la rive droite de la Tchernna**, nos troupes assuraient toujours la sécurité des voies de communication avec **Salonique**. Depuis le **21 novembre**, les routes devenaient impraticables. Lorsque le **26 novembre** la neige se mit à tomber, atteignant bientôt 25 à 30 centimètres d'épaisseur, apportant des difficultés énormes dans l'exécution du service.

Parvenue **sur le Vardar**, l'armée bulgare essaya de se jeter sur nos troupes, postées à **Gradsko** et sur nos cantonnements établis à **Krivolak**. **Au début de décembre**, le recul des divisions anglaises et serbes **sur Sérés et sur Monastir** nous obligea au repli vers le sud.

Le **2 décembre**, en effet, nos convois étaient bombardés par les Bulgares en **gare de Krivolak**. Le recul s'effectua avec précision. **La gare de Krivolak** fut détruite et nos convois retraitèrent **par le défilé de Demir-Kapou, le long du Vardar et de la voie ferrée**.

Le **3 décembre**, la compagnie tout entière, à 8 heures, évacue **Krivolak**. Elle se dirige sur **Stroumitza**. Il dégèle, la route est pénible et le service difficile. La route est parsemée d'obstacles : rivières à passer à gué, marais, quelques feux de bois sont allumés pour signaler les passages. Les Bulgares menacent de couper la ligne de retraite par **Petravo**.

Le **10 décembre**, départ **de Guevguéli pour Karassouli**, où les troupes continuent à affluer. Avant cette date, la compagnie assurait le ravitaillement du 284^e régiment d'infanterie, **sur la route de Predzévo à Dogandzy**, où elle est mise à la disposition du génie pour le transport du matériel de la gare aux tranchées, elle assurait également le ravitaillement de **la gare de Topsisin**.

Des détachements furent mis à la disposition du 2^e régiment de zouaves, du 1^{er} régiment serbe, du colonel commandant **le Bas-Vardar**. Le recul ainsi effectué rejetait l'armée serbe hors de ses frontières et massait dans **le camp retranché de Salonique** notre corps expéditionnaire. L'armée de **Salonique, au cours de 1916**, allait se renforcer en recevant des corps expéditionnaires de tous les Alliés. Elle allait symboliser au cours des hostilités la cause commune en groupant autour d'elle Anglais, Serbes, Russes, Italiens, Grecs volontaires. La présence des forces alliées justifiait l'attitude de **la France**, qui avait voulu et organisé **Salonique**. Bientôt **la Roumanie** s'adjoindra à nous et le gouvernement grec se montrera plus soucieux de nous satisfaire.

Au cours du printemps 1916, le corps expéditionnaire ne subit aucune attaque et n'attaqua pas lui-même. La compagnie du train est au bivouac à **Karassouli**, puis plus tard elle vient à **Gumendzé-Station** ; une section est laissée à la disposition du génie ; des détachements sont employés au service routier. Le service de ravitaillement **des centres de La Bergerie et d'Izvoï** est très pénible par suite du trajet en montagne. Les hommes commencent à souffrir de la chaleur, beaucoup de conducteurs sont indisposés ou malades. Le repos est presque impossible et quand même il faut

marcher un jour sur deux. Pour combler les vides causés par les évacuations nombreuses pour maladies ou fièvres, la compagnie fait appel à des renforts. **Cette région du Vardar** est insalubre, même funeste à cette époque, de l'année aux étrangers. Un grand nombre d'hommes sont évacués, ainsi que des chevaux, que cette chaleur tropicale abat.

Un nouveau centre de ravitaillement est formé à **Livadia**, celui de **La Bergerie** par celui de **la Kotza-Dère**. Pour assurer le ravitaillement de la 122^e D. I., toute la compagnie est mise à la disposition du centre de ravitaillement de **Livadia**. Le gros de la compagnie est cantonné **sur la route de Gumendzé-Station pour aller à Bohémica**.

Fin septembre, les Malgaches employés comme conducteurs sont remplacés par des tirailleurs. Le **9 novembre**, la portion centrale quitte **Gumendzé-Station** pour aller bivouaquer au **Poteau (Izwor)** et le **20**, toute la compagnie s'y trouve réunie, hormis 37 arabas, qui restent détachés à divers services. Pour combler de nouveaux vides, des travailleurs grecs volontaires sont embauchés par la compagnie.

Le **6 décembre**, le premier peloton, avec le sous-lieutenant **VIGIÉ**, quitte **Izwor** pour se rendre au **mont Lanfranchi**. Le **7**, cet officier rend compte que vingt voitures seulement sont arrivées, par suite de la mauvaise saison et de l'état des routes absolument impraticables. Douze chevaux sont déjà morts de fatigue et d'épuisement. Le **8**, il reçoit l'ordre de rassembler les hommes et les chevaux de son détachement et d'abandonner les voitures jusqu'à ce qu'il soit possible de les remorquer. Il rentre ainsi à la compagnie et le recensement des chevaux de son détachement en accuse 83 morts de privations. Ce chiffre laisse à supposer les difficultés inouïes rencontrées par les hommes.

A partir du **10 décembre**, les mulets de bât coopèrent au service du ravitaillement. **Dès le début de janvier 1917**, le service automobile assure le ravitaillement. Pour permettre aux convois d'accomplir leurs missions, cent bâtis lui sont prêtés par les 101^e et 121^e *bis*, cent autres par le G. P. A. Le **19 février**, toute la compagnie est rassemblée à **Bohémica** ; le **20**, au service du génie. Le ravitaillement se fait à **l'Arbre Noir**, où la compagnie transporte en moyenne 42 tonnes de vivres et 8 tonnes de matériel. Outre le service journalier à **l'Arbre Noir**, les voitures ramènent des douilles d'obus, font des charrois de pierre pour le génie, des transports de légumes et divers. Ce service se poursuivra toute l'année.



Rupture du front de Macédoine.

L'année **1918** débuta dans des conditions identiques à l'année **1917**. Ravitaillement à **l'Arbre Noir**, charrois de pierres pour le service routier, service des eaux et forêts, transports divers.

L'A. O., **au début de 1918**, parachevant l'organisation de ses services, termine les grands travaux de sa zone, crée 450 kilomètres de routes, organise des hôpitaux, poursuit sans cesse l'assainissement des régions du **Vardar**. Aussi elle n'aura plus, comme pendant l'année **1917**, à souffrir du paludisme et de la dysenterie, qui avaient fait tant de ravages.

Presque toute la compagnie est au bivouac à **l'Arbre Noir**. A son service habituel s'ajoute le ravitaillement en vivres de quatre régiments helléniques; ces vivres sont transportés au **mont Lanfranchi**. En outre, la compagnie ravitaille le 84^e régiment d'infanterie et le 2^e régiment *bis* de zouaves et le 242^e régiment d'infanterie.

Pendant tout le mois de mai, trois sections sont détachées à « **La Fourche** », sur la route de

Kupa, pour assurer le ravitaillement en obus et en munitions de toutes les batteries engagées dans la prise du **Skra**. Une section d'arabas assure le transbordement des munitions du téléphérique aux batteries. Le chemin de fer Decauville construit **le long de la Rotza-Déré** fonctionne en **juin** ; par suite, le service de ravitaillement est beaucoup amélioré.

En **juillet**, la portion centrale de la compagnie vient s'établir à **Gumendzi**, où elle constitue des détachements répartis dans diverses exploitations de la région (scierie, service forestier).



Retraite bulgare.

La zone d'attaque a été choisie en pleine montagne, **à l'ouest de la Tchernia**, sur un terrain élevé. Les défenses ennemies y étaient cependant formidables, sur une butte rocheuse et à leur aspérité même l'ennemi ne s'attendait pas à ce qu'on y entreprit une attaque aussi vive. La brèche ouverte, l'assaillant se trouvait en possession d'un terrain dominant et pouvait, par des actions latérales, faire tomber les défenses ennemies et couper les communications **sur Monastir et sur Doiran**.

Pour réussir dans cette offensive, deux opérations étaient d'abord nécessaires. Il fallait amener à pied d'œuvre des moyens matériels puissants (canons, munitions, ponts), puis disposer du ravitaillement sur les hauteurs, de telle sorte que les troupes d'assaut soient munies de ravitaillement pour plusieurs jours. Ces préparatifs furent rendus malaisés par les difficultés des transports et par l'altitude des positions dominantes du front macédonien. Les Bulgares possédaient des observatoires excellents; il fallut exécuter les transports de nuit et ils durèrent plusieurs mois. La compagnie du train assure le ravitaillement en vivres et munitions des unités d'infanterie et d'artillerie de la 16^e D. I. C. Les vivres sont disposés à **Huma**.

Enfin, la rupture du front va permettre à ce détachement de refaire l'itinéraire de **1915**, mais cette fois les rôles sont changés.

Le **15 septembre**, à 5 heures du matin, après une préparation d'artillerie lourde de toute la veille, la 17^e D. I. C. et la 122^e D. I., avec deux régiments serbes, montent à l'assaut. La préparation d'artillerie n'avait pu détruire les retranchements établis dans le roc. Nos soldats escaladant les pentes abruptes parvinrent enfin à s'en emparer. A la fin du jour, toutes **les positions bulgares du Sokol et du Dobropolie** étaient enlevées. Le **25 septembre**, les convois du train étaient à **Davidovo**, le lendemain à **Miletkovo** et le **28** à **Hudovo**. Ils marchent ainsi de villages en villages, avec les divisions helléniques, qui s'efforcent, par une marche rapide, de couper la XI^e armée allemande, retardée dans **la région de Monastir**, en vue d'encercler cette armée.

Ce n'est d'ailleurs pas sans difficulté que cette manœuvre peut être entamée. **A l'est de la Cerna**, les convois avaient rencontré un terrain montagneux et très abrupt à parcourir, d'ailleurs dépourvu de routes. Les animaux étaient fourbus. Le ravitaillement se faisait péniblement. Il fallait, pour la traversée des sommets, mettre le contenu des voitures sur le dos des mulets et faire contourner les sommets par les voitures vides. Le **9**, les convois du train sont à **Krivolak**. Après un jour de repos, ils se rendent à **Istip** en deux étapes. Le détachement assure toujours le ravitaillement de deux divisions helléniques, cantonnées à 15 kilomètres **au sud d'Istip**. Le **29 septembre**, les ennemis débordés et séparés capitulent. Un armistice est signé avec **la Bulgarie**.

Mais la tâche de nos armées victorieuses ne se borne pas là. Elles veulent mettre la victoire à profit pour délivrer **la vieille Serbie**. Le **21 octobre**, la 1^{re} compagnie *bis* pénètre en **Bulgarie par BRavidovitch**, à 30 kilomètres **au nord de Stroumitza** et atteint **Yénékoé**.

Pendant ce temps, le reste de la compagnie avait été mis, le **1^{er} octobre**, au service du génie, pour réparer **les routes de Guevguéli à Kara-Sinanci** ; d'autres voitures sont au service du ravitaillement de l'armée serbe pour le transbordement des denrées à **la gare de Dzevoov à Guevgueli**. Quarante arabas sont mis à la disposition du capitaine **BELOIS**, commandant le 17^e bataillon de travailleurs russes. **Jusqu'au 26 octobre**, ce détachement fera tous les charrois possibles: service routier, ravitaillement, transbordement, résultant de la rupture du front et de l'avance de nos armées victorieuses marchant sur **Sofia**. La progression se poursuit sur le Nord.

Le **26 octobre**, départ de **Guevgueli** pour **Hudovo**, où toutes les voitures sont mises à la disposition de l'intendance. Le **29**, la compagnie atteint **Stroumitza**. Elle fera étape à la suite de la 16^e D. I. C., qui se rend **dans la direction de Sofia**. Le **11 novembre**, elle est à **Radomir**, à 30 kilomètres de la capitale bulgare.

Après un repos d'une quinzaine de jours, la compagnie embarque à **Radomir**, le **25 novembre**, pour débarquer à **Sistovo, sur les bords du Danube**, deux jours après. Elle est entièrement à la disposition du service de l'intendance de la 16^e D. I. C. Le **30 décembre**, une section comprenant cinquante voitures traverse **le Danube**, et vient cantonner de l'autre côté, à **Slimicea (Roumanie)**, pour assurer le transbordement des denrées, du **Danube** à la gare de cette ville roumaine. Toute la compagnie rejoint le détachement le **16 janvier**. Elle reste au service de l'intendance de la 16^e D. I. C. **jusqu'au 31 mars**.

Le **1^{er} avril**, elle est envoyée à **Galatz**, où elle est mise à la disposition du commandant d'armes, pour le service de la place et pour le transport des vivres et subsistances. La compagnie quitte **Galatz** le **7 mai**, elle laisse seulement une section à la disposition du commandant d'armes et elle se rend à **Bender**, au service de l'intendance.

Enfin, le **11 juin**, elle reçoit l'ordre de dissolution. Des détachements resteront encore pour assurer le ravitaillement de l'artillerie, des subsistances et transports divers. Le **7 août**, la compagnie est dissoute.

101^e Compagnie bis

La 101^e compagnie *bis* (compagnie muletière à effectif de cent mulets) fut constituée **à la fin d'avril 1916**, avec des éléments provenant de la 1^{re} compagnie *bis*. Cette dernière conservant seulement ses voitures (236 arabas). Dissoute le **15 avril 1918**, elle a eu son sort absolument lié pendant cette campagne à celui de la 1^{re} compagnie *bis*. Elle coopère à tous les services de ravitaillement du génie ou autres, là où les voitures ne peuvent accéder que difficilement dans ce pays de montagnes.

5^e Compagnie bis

La 5^e compagnie *bis* débarque à **Salonique** le **2 novembre** ; elle rejoint la 1^{re} *bis* au **camp de Zeitenlich**, où elle campe **jusqu'au 19**. Le **20**, elle quitte le camp pour **Krivolak**, où elle débarque le soir. A cette date, la retraite des Serbes était consommée. Les dernières résistances étaient vaincues et les dernières villes évacuées. Les Bulgares entrèrent à **Nich**, la situation devenait difficile. Le **20 novembre**, les Bulgares essayèrent une attaque brusquée sur **Krivolak**, où la 5^e compagnie *bis* était venue s'installer après son débarquement à la suite de la 122^e D. I., envoyée au secours des Serbes. Mais l'attaque échoua et l'ennemi fut repoussé avec de fortes pertes.

La 5^e compagnie *bis* part le **21** pour **Kadavar**, où elle bivouaque **près du pont de Vauzarci, sur la Izerna**. Le **27**, l'artillerie bulgare s'installait sur **les hauteurs des monts Bélés** et soumettait toute

cette région à un bombardement violent. Le repli devint nécessaire. Il fut décidé le **2 décembre** par le général **SARRAIL**. La compagnie revint sur ses pas, d'abord à **Krivolak**, puis à **Stroumitza**. Le **8**, la compagnie bombardée à nouveau embarque pour **Pardonici**, où elle ne reste que quelques heures pour repasser la frontière grecque et venir camper à **Aurévica**. Le **12**, nous arrêtons les Bulgares, forts de quatre corps, à 35.000 hommes chacun et d'une division de cavalerie, à **la tête de pont de Guevgueli**, sur la frontière grecque ; la ville fut incendiée par les Bulgares, qui ne franchirent pas la frontière. Par un temps affreux, **du 12 au 15**, la 5^e compagnie *bis* continue sa retraite sur **Salonique**. Elle passe à **Karassouli** et le **16**, elle bivouaque définitivement à **Topsin**.

Au début de 1916, alors que l'invasion germano-bulgare avait rejeté l'armée serbe hors de ses frontières, 150.000 Serbes, échappés à l'étreinte ennemie, réunis à **Corfou**, débarquaient à **Salonique**. Ainsi l'armée serbe débarquée, ressuscitait, grâce à l'initiative française; elle reprenait sa place près des Alliés. **Au mois de mai**, on estimait les forces alliées à plus de 300.000 hommes. A cette date, le détachement du quartier général, avec le trésor et postes, sont à **Karassouli**, ainsi que l'ambulance 2/1 et la section d'hospitalisation.

L'inaction de notre armée d'Orient au printemps allait se trouver justifiée par les événements d'été. L'ennemi nous attaque d'abord **dans la région libre de Demir-Hissar** jusqu'à nos éléments avancés ; il canonne au centre, à l'ouest et à l'est ; il masse des forces importantes qui attaqueront nos deux ailes. Le groupe de brancardiers du train a une section à **Devreno**, l'autre à **Causica**. L'ambulance alpine n° 3 est à **Auréovica**, l'ambulance alpine n° 4 est à **Gumendzé-Station**. L'offensive bulgare fut suivie **en septembre** par celle des Alliés qui, s'accrochant **sur les pentes des monts Bélés, Mogléna, Kukuruz**, parvinrent à s'emparer brillamment de **Monastir**. Le détachement du quartier général vient à **Isvor** avec le trésor et les postes et l'intendance. Le groupe de brancardiers est **sur la route de Mayadag au Poteau 29, au gué des Pailottes**, l'ambulance 2/1 et la section d'hospitalisation sont à **Gumendzé-Ville** ; l'ambulance n° 3 est à **Livadia** et l'ambulance n° 4 à **la Kotza-Déré de Kupa**. Cette dernière vient **au lieu dit « La Terrasse », route de Livadia. en octobre.**

Malgré nos succès, le gouvernement d'**Athènes** continuait par son hostilité à gêner notre action ; l'année **1917** vit sa chute. Tout l'intérêt, au cours de cette année, fut sur la scène politique grecque. **Le roi Constantin** finit par abdiquer et **VENIZELOS** rompit les relations diplomatiques avec **l'Allemagne**. Ainsi nous n'avions plus à craindre de voir nos plans communiqués, ni nos opérations entravées par un gouvernement traître à ses engagements. Nous allions pouvoir engager sûrement une offensive décisive **au cours de 1918**, et compter sur la bienveillance et le concours de la nation grecque.

Ce concours se traduit bientôt par l'entrée en ligne de divisions grecques, qui coopèrent largement à la prise du **Skra, en mai 1918**, soutenues par notre artillerie et notre 122^e D. I. Dans cette glorieuse affaire, les malades et les blessés grecs furent évacués par notre G. B. D. de la 5^e compagnie *bis*, qui fonctionnait **au ravin du Comitadji**, où affluaient les sections muletières (mulets de cacolets et litières) employées à la relève des blessés français ou grecs sur le champ de bataille et leur évacuation aux ambulances et à l'arrière. **En août 1918**, tous les éléments de la 5^e compagnie *bis* viennent à **Verria**, hormis l'ambulance alpine n° 2 et la section, d'hospitalisation qui se sont transformées en un vaste hôpital, installé à **Gumendzé-Ville**.

Dans les premiers jours de septembre, la 5^e compagnie *bis* vient reprendre **le secteur de la Borgne-Pojar**, elle ira ensuite avec la 122^e D. I. à la poursuite des Bulgares. Il s'agissait maintenant d'exploiter la victoire et pour cela de couper en deux les forces bulgares en encerclant vers l'ouest l'armée allemande, et en poussant avec la plus grande rapidité, **le long du Vardar**, les I^{re} et II^e armées bulgares. La 122^e D. I. opéra la trouée de rupture **le long de la Cerna**. Puis, avec une belle

ardeur, elle poussa sur **Kavadar, Gradoko, Vélés, Uskub**. La victoire est ailée; les **22 et 25 septembre**, les troupes bulgares se replient en désordre, jetant bas leurs armes.

Mais cette poursuite est si rapide, qu'elle prive les assaillants de tout ravitaillement et nouvelles. La 122^e D. I. effectua ainsi, **du 29 septembre au 15 octobre**, des étapes particulièrement pénibles. Les conducteurs furent maintes fois obligés de décharger leurs voitures pour leur faire passer des endroits difficiles. Aussi les convois arrivaient-ils exténués, le **15 octobre**, à **Sérés**. Le conducteur **GALLIOT** succomba d'épuisement à cette terrible étape, le **10 octobre 1918**, à **Sarmuksali**.

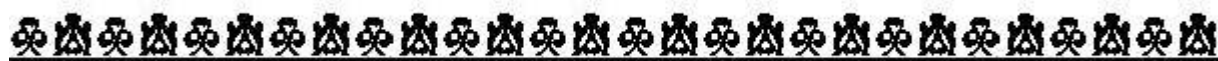
Pendant que les forces franco-serbes achevaient de libérer **la vieille Serbie**, un groupement s'était formé pour obliger **la Turquie** à capituler. La 122^e D. I. eut, dans ce but, la mission de se rendre à **Constantinople**. Au cours de ces marches longues et pénibles, elle dut traverser **la Macédoine** pour atteindre **la Thrace**.

A ce moment, la neige apparaît, les routes deviennent impraticables, les convois avancent avec la plus grande peine. Beaucoup de conducteurs ont encore les vêtements de toile avec lesquels ils sont partis à l'attaque, le **15 septembre**, beaucoup n'ont plus de chaussures. Mais c'est le drapeau déployé, la tête haute, le regard fier, que nos soldats entrent dans les villes turques. Les troupes de cette mission ont encore l'honneur de représenter **la France sur les bords des Dardanelles et du Bosphore**. En **1920**, la 5^e compagnie bis du 1^{er} T. E. M. est encore à **Makri-Reni**.

Conclusion

Ainsi la guerre s'achevait par où elle avait commencé. C'est l'agression de **l'Autriche** contre **la petite Serbie** qui avait été le sujet exploité d'un conflit européen. La guerre, cet immense incendie qui ravageait **l'Europe**, s'était allumé **sur les montagnes de l'Orient** ; il était à prévoir que ce serait sur le sol des **Balkans** que commencerait l'écroulement de la formidable coalition. Le premier acte de la guerre avait été le bombardement de **Belgrade** et son dernier acte devait être l'entrée des troupes alliées dans cette capitale. C'est **la France** qui avait été l'initiatrice de cette campagne d'**Orient**, c'est elle qui en **1918**, comme à **Campo-Formio**, avec **Napoléon**, en **1795**, imposait la paix à **l'Autriche**. Ainsi, tandis que le maréchal **FOCH** portait le coup mortel sur le flanc découvert des armées allemandes entraînées vers **la Marne** et **Paris**, nos troupes d'**Orient** pourchassant l'ennemi en débâcle sur ses fronts sud, allaient porter à Vienne la certitude de la défaite et la fin d'un rêve d'annexions et d'autocratie.





ÉTAT NOMINATIF

des

OFFICIERS, SOUS-OFFICIERS ET CONDUCTEURS

tués ou blessés mortellement au cours des hostilités



HACARD (Louis), sous-lieutenant (**2-9-14**), **Beaurieux (Aisne)**.
BUGAREL (Albert), lieutenant (**3-8-17**), **Cuiry-lès-Chaudardes (Aisne)**.
BESNUS (Paul), capitaine (**1-9-17**), **bois de la Vauche, près Verdun**.
BAYART (Henri), maréchal des logis (**6-11-14**), **Beaurieux (Aisne)**.
LEMOYNE (Charles), maréchal des logis fourrier (**15-6-17**), **Gueux**.
MICHAUX (François), mar. des logis (**13-8-16**), **La Carrière Parizon**.
OVION (Charles), maréchal des logis (**13-11-14**), **Poperinghe**.
ORANGE (Louis), maréchal des logis (**2-10-17**), **Rosendael**.
DUCRUZEL (Georges), brigadier (**27-7-18**), **Sery-Magneval**.
DECHÈGNE (Kléber), brigadier (**23-6-16**), **Verdun**.
GÉNIN (Joseph), brigadier (**18-9-18**), **Nogent-l'Artaud**.
MORIVAL (Henri), brigadier maréchal (**14-10-14**), **Beaurieux**.
VERDIER (Marcel), brigadier (**26-3-17**), **Cuiry-lès-Chaudardes**.
VINSOT (Arcade), brigadier (**12-9-17**), **Vacherauville**.
BASSEUR (Eugène), 2^e classe (**29-2-16**), **Glorieux**.
BAUDENS (Charles), 2^e classe (**12-6-18**), **Villers-Cotterêts**.
BEUDAERT (Alexis), 2^e classe (**22-5-16**), **Dunkerque**.
BEAUBERT (Jean-B.), 2^e classe (**16-11-16**), **Lempire**.
BERNIER (Louis), 2^e classe (**14-1-17**), **La Poudrière de Fleury**.
BERTHELOOT (Dieudonné), 2^e classe (**8-8-16**), **Framerville**.
BLON (Alexandre), 2^e classe (**28-11-16**), **Vadelaincourt**.
BERRUT (César), 2^e classe (**4-7-18**), **Cœuvres-Valsery**.
BOCKSTAL (Wilfrid), 2^e classe (**16-11-16**), **Lempire**.
BONNET (Paulin), 2^e classe (**29-2-16**), **Glorieux**.
CHEMINAT (Pierre), 2^e classe (**3-7-18**), **Cœuvres-Valsery**.
CLÈVES (Clovis), 2^e classe (**18-3-16**), **Vitry-le-François**.
CRÉTHAL (Auguste), 2^e classe (**24-7-16**), **Wiencourt**.
CRENN (Vincent), 2^e classe (**16-8-17**), **Rousbrugge (Belgique)**.
CRETON (Renon), 2^e classe (**6-11-17**), **Braye-en-Laonnois**.

DEBONDUES (Alphonse), 2^e classe (**23-7-16**), Framerville.
DEBUF (Georges), 2^e classe, (**24-4-17**), Prouilly (Marne).
DECORDE (Jules), 2^e classe (**6-9-14**), Maubeuge.
DEVULDER (Félix), 2^e classe (**14-3-16**), Thierville.
DESPONGES (Claude), 2^e classe (**3-7-18**), Cœuvres-Valsery.
DROUVIN (Émile), 2^e classe (**8-10-15**), Argonne.
DHAINAUT (Louis), 2^e classe (**16-11-16**), Lempire (Meuse).
DUFLOS (Maurice), 2^e classe (**17-8-16**), Guillaucourt.
FACHEUR (Eugène), 2^e classe (**29-10-15**), Château-Braux-Ste-Cohière.
FICHEUX (Victor), 2^e classe (**10-4-17**), Jonchery-sur-Vesle.
GOSSE (Jean), 2^e classe (**9-5-17**), Bouffignereux.
HAUTTEQUET (Robert), 2^e classe (**1-11-15**), Minaucourt.
LANZÉRE (Jean), 2^e classe (**2-8-17**), Rousbrugge.
LAPERS (Paul), 2^e classe (**11-4-17**), Craonnelle.
LECOCQ (Élie), 2^e classe (**11-11-16**), Zuydcoote.
LEVOYE (Adonis), 2^e classe (**21-9-16**), Landirecourt.
LOOTGIETER (Cyrille), 2^e classe (**9-9-17**), Vacherauville.
LEBEAU (Victor), 2^e classe (**14-6-18**), Villers-Cotterêts.
MOARI (Joseph), 2^e classe (**12-6-18**), Roy.
PETITPAS (Romain), 2^e classe (**4-6-17**), Prouilly.
PICARD (Léon), 2^e classe (**3-7-18**), Cœuvres-Valsery.
PLEZ (Adolphe), 2^e classe (**19-8-17**), Belrupt (Meuse).
REZENTHEL (Désiré), 2^e classe (**26-3-17**), Beaurieux.
STANGUIE (Jean), 2^e cl. (**27-3-17**), Ferme des Tirailleurs (Belgique).
TANGUY (Guillaume), 2^e classe (**23-7-17**), Maisy.
TEXIER (Pierre), 2^e cl. (**13-4-17**), Breuil-sur-Vesle « Les Ventaux ».
WATELIEZ (Georges), 2^e classe (**13-4-17**), Beaurieux.

