

HISTORIQUE
DE LA
COMPAGNIE 2/14
du 2^e Régiment du Génie
Pendant la Campagne 1914-1918

BELFORT – MULHOUSE
SOCIÉTÉ ANONYME D'IMPRIMERIE ANDRÉ HERBELIN

—
1920

HISTORIQUE

DE LA

Compagnie 2/14 du 2^e Régiment du Génie

Pendant la campagne 1914-1918

I – EN FRANCE

FORMATION DE LA COMPAGNIE (9 septembre 1914).

La Compagnie du Génie 2/14 fut formée le 9 septembre 1914 et reçut la dénomination de Compagnie de Place du Havre. Le Commandement était exercé par le Capitaine GRÉMONT. Elle avait pour point d'attache *Harfleur*.

La première tâche confiée à la Compagnie est la défense de la place du *Havre*. Les sapeurs se mettent aussitôt au travail, de nombreux chantiers sont formés qui subsisteront jusqu'en juin 1915. L'organisation de deux lignes de défenses est entreprise : on crée tranchées, abris, défenses accessoires. En même temps, le secteur central de *Montivilliers* est mis en état de pouvoir jouer un rôle de protection.

Au cours de cette période, le 10 juin, la Compagnie de place du *Havre* prend le nom de Compagnie 2/14 du Génie.

Aisne (Juin 1915 – Octobre 1915).

Quelques jours plus tard, elle embarqua à destination de la V^{me} Armée. Elle arrive le 22 juin à *Courcelles-Sapicourt* et reçoit son affectation à la 122^{me} D. I. comme Compagnie divisionnaire du Génie. Une courte période de repos lui est accordée, dont elle profite pour compléter son instruction technique.

Nous la retrouvons le 2 juillet dans le secteur de *Sapigneul*, où elle participe à la construction de tranchées, boyaux et abris. Entre temps, un peloton détaché à *Hermonville*, exécute du bétonnage de tranchées.

Puis elle va cantonner à *Gernicourt*. Le Commandement est alors passé au capitaine EMERIC. Des travaux divers sont confiés à la Compagnie, dans la région du *Bois des Geais*. Pendant près de deux mois, les sapeurs, tour à tour, lancent des passerelles sur l'Aisne et son canal latéral, exécutent des passages souterrains, ouvrent des tranchées, creusent des abris. En un temps relativement court, les sapeurs travaillant avec une activité inlassable ont créé quatre postes de commandement, deux postes de secours et un observatoire.

Le 27 septembre, ces travaux préliminaires étant achevés et la Compagnie devant prendre part à l'opération offensive que la V^{me} Armée va mener, est placée à la disposition du Général commandant la Brigade. Mais la 2/14 ne participe pas à l'attaque et quitte *Gernicourt* le 2 octobre. En plusieurs étapes, elle se dirige vers *Epernay* où elle embarque pour *Toulouse*.

II – EN ORIENT

SERBIE (Novembre 1915 – Décembre 1915).

La compagnie arrive à *Salonique* le 3 novembre ; pendant quelques jours, elle campe à *Zeitenlick*, vaste terrain dénudé s'étendant au nord de la ville. Les sapeurs y sont employés à des travaux de cantonnement et de construction de routes.

Mais bientôt ils sont dirigés vers la *Serbie*, par la voie ferrée du *Vardar*. Au cours du voyage, le train subit un bombardement qui ne lui cause aucun mal.

A *Vozarci*, où la Compagnie arrive le lendemain, elle répare le pont sur la *Cerna*, qui doit permettre le passage des troupes Franco-Serbes en retraite. Sa tâche terminée, la Compagnie se retire le 20 novembre en laissant à *Vozarci* une section chargée de détruire le pont. L'ennemi avance rapidement. La mise en place du dispositif de rupture est aussitôt entreprise, sous un bombardement violent ; un caporal et 9 sapeurs sont blessés ; cependant le caporal GAULOIS s'offre spontanément pour assurer l'achèvement du travail et la mise de feu. L'opération réussit, malgré les obus qui continuent à pleuvoir.

La Compagnie, continuant alors son mouvement de repli, arrive à *Przdovo*, où rapidement elle répare la route *Przdovo-Pracevica*, complètement défoncée. Pour cette tâche, elle reçoit l'aide de pionniers d'infanterie et travailleurs civils.

Pendant ce temps, le sergent HARTEL, avec un détachement de sapeurs, se rend à *Demir-Kapou*, où il construit un pont volant établissant la liaison entre les 122^{me} et 57^{me} D. I., qui chacune tiennent une rive du *Vardar*.

Pendant quelques temps, ce service peut être assuré ; mais pressé par l'ennemi qui avance sans arrêt, le détachement est bientôt obligé de descendre le *Vardar* avec son pont volant. Il sauve son matériel et rejoint la Compagnie à *Tospin*, le 18 décembre.

De son côté, la Compagnie, continuant à descendre la vallée du *Vardar*, passe le 27 novembre, par les *Portes de Fer*, au défilé de *Demir-Kapou*, puis successivement, marchant et travaillant tour à tour, nous la retrouvons à *Célevec*, *Smokvica*, *Guevgueli*. Elle entre en territoire grec par *Malenkovo*, le 12 décembre.

Pour elle, la retraite de *Serbie* est terminée. Au cours de cette période, si dure à traverser, les sapeurs ont déployé beaucoup d'activité et d'endurance et fait preuve d'une énergie et d'un courage dignes de tous éloges. Malgré les fatigues imposées par une retraite rapide et ininterrompue, ils surent exécuter avec zèle les pénibles tâches qui leur furent confiées.

MACEDOINE (Décembre 1915 – Novembre 1918).

Dès ce moment la Compagnie va exécuter des travaux de défense sur le front de *Macédoine*. Elle creuse des tranchées au nord d'*Oreovica*, puis entre le *Vardar* et la cote 33. Puis pendant plusieurs mois, elle organise le secteur de *Dogandzi*, faisant partie du camp retranché de *Salonique* : tranchées, réseaux de ponceaux, abris, casemates sont exécutés par les sapeurs.

Le 10 avril, la tâche de la Compagnie est changée. Elle se porte à *Karasouli* et campe non loin des marais du *Vardar*. Par sections détachées, elle entreprend des travaux de pistes et de routes ; par la suite une carrière est ouverte. Près de 400 civils sont adjoints aux sapeurs comme travailleurs. Entre temps, une section construit à *Gorgop*, un pont de pilots légers.

La Compagnie tout entière campe le 1^{er} août au Gué du Génie, près de la rivière *Kodza-Dere*. Elle abandonne tous les travaux en cours pour s'occuper uniquement de la route *Isvor-Mont-Maurel*. Dans une région montagneuse, cette tâche est rendue très difficile, et les difficultés que les sapeurs ont à surmonter sont d'autant plus grandes que beaucoup de vides sont creusés dans leurs rangs par les évacuations que causent depuis peu le paludisme et la dysenterie.

Le 19 août, on commence la construction d'un pont pour poids lourds sur la *Kodza-Dere*. Cet ouvrage, avec piles en maçonnerie et travures métalliques est terminé le 1^{er} octobre et prend le nom de pont du Général Regnault.

Jusqu'en avril 1917, les travaux continuent dans cette même région ; les routes reliant les divers centres de commandement et de ravitaillement sont améliorées ; le sergent NODET et quelques sapeurs font sauter le minaret de la mosquée de *Mayadag*, qui servait de point de repère à l'ennemi pour le bombardement des

cantonnements du *Gué-du-Génie* ; deux autres ponts du modèle du pont du Général Regnault, sont encore construits par les sapeurs.

Le 22 avril, le capitaine RIDET prend le commandement de la Compagnie en remplacement du capitaine EMERIC, promu chef de bataillon. Le commandant EMERIC, le lieutenant DE BROUTELLE, le sergent HARTEL, les sapeurs FERRAND et CHAMEROY, sont cités à l'ordre du Régiment pour leur vaillante conduite au cours de cette période.

D'avril à juillet, la Compagnie se trouve près de *Bohemica*, au Mont *Lanfranghi*, où elle organise un dépôt d'éclopés. Puis les baraquements terminés, elle reprend la construction d'un pont type *Regnault* sur le ruisseau du *Ravin de Chasseurs*. Entre temps, le 30 octobre, le commandement de la Compagnie est pris par le capitaine CISTERNE.

A nouveau et pendant toute la mauvaise saison, les sapeurs sont chargés du tracé d'une piste pour artillerie lourde. Malgré le froid et la neige, les travaux ne sont pas interrompus, mais ils s'effectuent très lentement.

Le 4 mars 1918, la Compagnie bivouaque à *Dréveno* et entreprend sur les pentes sud du *Berki* la construction de P. C. et d'abris. Ces travaux sont bientôt interrompus et la 2/14 se déplace pour aller au *Bois-Parent* (sud de *Mayadag*) où elle reste jusqu'en mai. A cette époque, la grippe espagnole fait son apparition. En 48 heures, plus de 50 sapeurs sont atteints et évacués. Sur l'avis des médecins, un changement de bivouac s'impose. La Compagnie s'établit alors dans le ravin du *Pactol*, et les travaux d'abris et de P. C. de la *Dent* et de la *Scie*, sont repris par un peloton, l'autre étant détaché à *Mayadag*.

Mais bientôt, le 6 juillet, les Anglais prennent possession du secteur. La Compagnie le quitte et se rend à *Rakovo*, à quelques kilomètres au sud de *Verria*. Une section est détachée à *Yokari-Kopanova*, où elle se joint à la Compagnie Y/4 du Génie des Etapes, pour exécuter des travaux de route. Tous les autres sapeurs prennent part à des manoeuvres d'infanterie autour de *Verria*. Ils créent ensuite un réseau de pistes de 4 kilomètres 500 environ au sud-ouest de *Rakovo*.

Nous retrouvons la 2/14 le 9 août, à Gorgni-Pojar, où à nouveau elle trace des pistes.

Après cette longue période de calme et de travail, la Compagnie va prendre part à une attaque : celle de *Dobro-Poljje*, le 15 septembre. Sa mission consiste à créer un passage pour l'artillerie à travers les lignes bulgares dès leur évacuation par l'ennemi et à réunir le réseau de pistes français au réseau bulgare. La Compagnie remplit sa tâche et après l'attaque va au repos à *Orizari* près de *Volena*.

Par ordre du Général Commandant le Génie du Groupe des Armées Alliées, la

Compagnie se rend à *Vertekop*, et de là, en chemin de fer à *Paradovica*, à 10 kilomètres au nord de *Guevgueli*. Là elle est adjointe à la 10^{me} Compagnie des chemins de fer, et est chargée de la réfection du pont de *Paradovica* (ligne de *Salonique* à *Uskub*) complètement détruit par les Bulgares. Commencée le 8 octobre, cette tâche est terminée 15 jours plus tard.

A la fin de ce même mois, la Compagnie quitte *Paradovica* et se rend par chemin de fer à *Guvesnes*, où elle reçoit l'ordre de rejoindre à pied la 122^{me} D. I., qui se trouve près de *Gumuljina*.

Elle se met en route aussitôt et traverse la presqu'île de *Chalcidique*, dans la région des lacs. Elle arrive à *Stravros*, sur le golfe d'*Orfano*, le 5 novembre. Quelques jours de repos sont alors accordés aux sapeurs et le 13 novembre, la Compagnie est de nouveau à *Salonique*.

Elle bivouaque au camp de *Zeitenlick* jusqu'au 23 novembre, date à laquelle elle s'embarque à bord de l'amiral-Ganteaume, à destination de *Constantinople*.

TURQUIE (Novembre 1918 – Juin 1919).

La Compagnie arrive à Constantinople le 1^{er} décembre et bivouaque dans le Parc du *Vieux-Sérail*. Quelques jours plus tard, elle se rend à *Makri-Keui*, petite ville, sur le bord de la mer de *Marmara*, à 10 kilomètres environ à l'ouest de la capitale turque. Les casernes d'*Injerli*, dénommées depuis *Casernes Saint-Arnaud*, lui sont affectées comme cantonnement. Elle habite ensuite la *Poudrerie* qui prendra plus tard le nom de *Caserne Exelmans*.

Pendant la longue période qui s'étend du 7 décembre 1918 au 30 juin 1919, elle va se livrer surtout à des travaux de bâtiments. Elle construit particulièrement des écuries aux casernes St-Arnaud, Murat et Exelmans.

D'autre part et pendant le même temps, de petites équipes sont détachées et envoyées dans différentes casernes de la ville, dont elles entreprennent l'entretien et la réparation.

Enfin des recherches concernant l'alimentation en eau de la troupe sont poussées activement par les officiers de la Compagnie.

Tous ces travaux s'exécutent de manière satisfaisante malgré la pénurie d'hommes et de gradés causée par la démobilisation et le rapatriement.

Tel est l'historique de la Compagnie 2/14. Les faits qu'il relate ne sont pas illustrés par des actions d'éclat, rendent honneur cependant aux qualités déployées par les sapeurs pendant cette longue campagne, et permettent de tenir un rang honorable parmi les autres unités du Génie, qui comme elle et avec elle, ont contribué à la victoire dans le grand et sublime effort de la Patrie.

Liste des Gradés et des Sapeurs de la Compagnie 2/14

du 2e Génie morts au Champ d'Honneur

BAQUIER Georges-Louis, s.-m., décédé le 22-10-18, à l'hôpital de Saint Mandrier.

BARRAY Paul-Gaston, s.-m., décédé le 22-11-18, à Salonique, Zeitenlick (Grèce).

COLLIN Louis, s.-m., décédé le 3-8-19, ambulance alpine n° 3, Kilid-Barh (Dardanelles).

DEVAUD Pierre, s.-m., décédé le 21-2-18, à Saint-Martin-Terressus (Haute-Vienne).

DARDANNE Robert, s.-m., décédé le 2-10-18, à Salonique, Zeitenlick (Grèce).

GUSTON Nestor, sergent, décédé le 23-10-18, hôpital Madame Sainte-Anne, Toulon.

LEJUMBLE Clément, s.-m., décédé le 24-9-18, hôpital Complémentaire n°6, Rouen.

ROCHER Louis, sergent, décédé le 11-12-18, hôpital du Petit Karouan (Salonique).

YOUCEF BEN AMOR, s.-m., décédé le 7-6-18, à Salonique, Zeitenlick (Grèce).

ABDELMOULAH ALI, s.-m., disparu dans le naufrage du Sant-Anna, le 11-5-18.

AMMAR BEN EL KAFI, s.-m., disparu dans le naufrage du Sant-Anna, le 11-5-18.

TUNESI Mohamed, Caporal, disparu dans le naufrage du Sant-Anna, le 11-5-18.

ZENDIL Hachemi, s.-m., disparu dans le naufrage du Sant-Anna, le 11-5-18.