

Historique du 5^e E. T. E. M.
Imp.-Lib. Militaire Universelle L. Fournier – Paris 1920.
numérisation : P. Chagnoux - 2011



5^e ESCADRON

du

Train des Equipages Militaires



HISTORIQUE



Imp.-Lib. Militaire Universelle
L. FOURNIER :: :: :: :: ::
254, Boulevard Saint-Germain
PARIS. — 1920 :: :: :: :: ::



HISTORIQUE
du
5^e Escadron du Train des Équipages
militaires

---o---

I. — Avant-propos	3
II. — La mobilisation du 5^e Escadron du Train	
A) Service Hippomobile.....	4
B) Service Automobile.....	6
III. — Liste des unités mobilisées par le 5^e	
Escadron du Train	8
IV. — Le 5^e Escadron du Train en campagne	
A) en France	10
B) en Orient	17
V. — Décorations — Citations et récompenses	19
VI. — Les morts au Champ d'Honneur	23
VII. — Conclusion	25

-----o-----

AVANT – PROPOS

----0----

Avant de donner un aperçu aussi précis que possible de la façon dont s'est comporté le 5^e Escadron du Train en campagne, il est bon de remarquer que l'historique qui va suivre ne peut ressembler en rien aux historiques d'autres régiments ou d'autres corps.

L'escadron du train est loin de former un tout homogène. Il ne peut être comparé aux corps d'infanterie, de cavalerie ou d'artillerie qui, à quelques exceptions près sont restés groupés sous les ordres de leurs chefs respectifs, et ont constitué au cours de la campagne des unités tactiques ayant un rôle et une mission bien déterminés.

Le rôle du Train des Équipages était tout autre. Les trois compagnies organiques du temps de paix, dont la mobilisation devait donner 9 ou 10 unités ont été par suite de la longueur et de la forme prise par la guerre, bien vite insuffisantes. Si l'on ajoute à cela, le rattachement à l'escadron du train du corps d'armée d'un grand nombre de formations automobiles, on se rendra facilement compte de l'importance considérable prise aussi bien au armées qu'à l'intérieur par le train des équipages pendant la Grande Guerre.

Pour être exact, un historique devrait donc comprendre tous les historiques particuliers de toutes ces unités isolées, détachées de la portion principale et dont la plupart étaient considérées comme des unités formant corps.

Mais un tel travail, outre qu'il dépasserait le cadre qui a été tracé ne répondrait pas non plus au but que l'on s'est proposé d'atteindre.

*Ces notes donneront donc un aperçu rapide et général du service effectué par l'ensemble des unités du 5^e Escadron du Train hippomobile ou automobile sur les différents théâtres d'opérations, **France et Armée d'Orient.***

Il ne faut pas songer non plus à citer tous les actes de dévouement, tous les actes de courage obscur, tous les faits dont peuvent s'enorgueillir à juste titre de nombreux officiers, gardés et soldats du 5^e ; la satisfaction du devoir accompli et la contribution donnée à l'œuvre commune de la Victoire, seront pour plus d'un la plus belle et la plus durable des récompenses.

-----0-----

HISTORIQUE

----0----

I. — LA MOBILISATION DU 5^e ESCADRON DU TRAIN

A) Service Hippomobile.

Tous ceux qui ont vécu la période angoissante des derniers jours de **juillet 1914** en conserveront un souvenir ineffaçable. Les plus optimistes voulaient douter encore et se refusaient à croire au déchaînement du cataclysme épouvantable que devait être la guerre moderne.

A partir du **27 juillet** cependant, il n'était plus possible de conserver le moindre espoir. On sentait trop que l'Allemagne voulait la guerre ; l'impression était trop nette qu'elle ne reculerait devant aucune félonie pour déclencher la ruée sanglante, dont elle escomptait un couronnement rapide et décisif, devant lui assurer l'hégémonie sur le monde.

Quel changement en ces derniers jours de **juillet**, dans la cour d'ordinaire paisible du **quartier Lariboisière**.

L'imminence du danger semble si proche, que personne ne veut être pris au dépourvu. Les capitaines commandants compulsent fiévreusement, ainsi que les futurs commandants des compagnies de dédoublement, les journaux de mobilisation. Le capitaine major, à cette époque le capitaine **ROUSSELET**, promu depuis commandant, est assailli de questions et de demandes, auxquelles il répond avec empressement.

Les officiers s'abordent anxieusement, se demandant mutuellement les dernières nouvelles. A la fin de la semaine, le doute n'est plus possible, nous aurons bien la guerre. En effet, le samedi soir, vers 5 heures, le commandant **COURTOIS**, qui commandait à cette époque le 5^e Escadron, revenait de la Place porteur du télégramme de mobilisation, fixant le premier jour de la mobilisation au **2 août 1914**.

La nouvelle qui venait d'être connue en ville, se répandit comme une traînée de poudre ; elle suscita immédiatement parmi les hommes de l'escadron un enthousiasme indescriptible. Bien qu'aucun d'entre eux n'ait pu se faire une idée même approchée de ce que serait la guerre, cette nouvelle enlevait un poids de la conscience, car tout était préférable à l'anxiété dans laquelle on vivait depuis plus d'une semaine.

Dès le **2 août** et avec une régularité qui a fait l'admiration de tous ceux qui ont pu en juger, la mobilisation commence. Les opérations multiples de passage du pied de paix au pied de guerre se poursuivent sans à-coups. C'est alors que vers les troisième et quatrième jours les réservistes commencent à arriver. Ils débarquent en masse, conduits en détachements vers les compagnies où ils sont affectés. Celles-ci, depuis le **2 août**, ont quitté le **quartier Lariboisière** et cantonnent un peu partout dans **Fontainebleau**, utilisant pour les officiers, les hommes, les bureaux, les chevaux et les voitures tous les emplacements et tous les espaces disponibles. **Le carrousel, le manège Senarmont, le Bas-Bréau**, les sous-bois de la forêt donnent asile à ces compagnies qui se forment jour par jour.

C'est ici qu'il faut rendre hommage en toute justice à l'entrain et au dévouement de ces réservistes et territoriaux de tous âges et de toutes classes, dont plus des trois quarts venaient de la cavalerie, de l'artillerie et parfois de l'infanterie. Avec une bonne grâce toujours renouvelée, ces pères de famille

Historique du 5^e E. T. E. M.

Imp.-Lib. Militaire Universelle L. Fournier – Paris 1920.

numérisation : P. Chagnoux - 2011

qui avaient tout abandonné pour courir à la défense de la Patrie menacée, savaient se plier aux exigences, aux petits ennuis et aux corvées de leur nouveau métier. Comme des bleus nouvellement arrivés à la caserne, ils se laissaient habiller, équiper, armer de la meilleure volonté du monde, trouvant toujours le mot pour rire et se pliant avec la plus entière bonne grâce aux nécessités du service.

Il faut admirer cet enthousiasme collectif, cette union sacrée de la première heure, ce bon garçonisme de tous ces paysans, commerçants ou petits employés de la terre de France, unanimes dans leur amour du Pays et dans les sacrifices à faire pour la défendre.

En même temps que les hommes se faisaient incorporer, des convois de chevaux envoyés au 5^e Escadron par des commissions de réquisition opérant sur tout le territoire de la 5^e Région ne cessaient d'arriver. Un grand nombre de ces animaux étaient même réquisitionnés avec leur voiture et leur harnachement, ce qui simplifiait considérablement la tâche des commandants d'unité.

Tous ces animaux étaient dirigés au **quartier Lariboisière** où ils passaient devant 2 ou 3 commissions de répartition ou de classement, chargées de les affecter conformément à un tableau, aux diverses compagnies mobilisées par l'escadron.

La tâche fut rude et les présidents de ces commissions de classement se rappelleront sans doute pendant longtemps la mobilisation de **1914**.

Jusqu'au **10** ou **12 août**, la cour du quartier fut envahie par cette foule d'hommes et de chevaux. On y rencontrait aussi des officiers de tous grades et de toutes armes venus chercher là une monture.

Chaque commandant d'unité ayant reçu ses hommes, ses chevaux, ses harnachements et ses voitures avait alors tous les éléments pour constituer sa compagnie. Les bureaux se formaient, les ordinaires se constituaient et, quelques jours après, la plupart des compagnies s'apprêtaient à partir. Il était passé à l'escadron, à cette époque plus de 3.000 hommes et de 6.000 chevaux.

Les unités mobilisées le **2 août** à **Fontainebleau** sont les suivantes :

La 1^{re} compagnie S1 CVAD, commandée primitivement par le capitaine **VALLERY**, malade au moment de partir et remplacé par le capitaine **HUARD de La MARRE**.

La 2^e compagnie S2 CVAD, commandée par le capitaine **DELZANGLES**, actuellement capitaine-major à l'escadron, après avoir exercé brillamment et sur sa demande pendant 4 années le commandement d'un parc d'artillerie divisionnaire.

La 3^e compagnie, boulangerie de campagne, commandée par le capitaine **d'HONDT**, passé depuis dans le service automobile où un important commandement lui fût confié.

La 4^e compagnie S3 CVAD, commandée par le capitaine **MARTIN**, ancien instructeur à l'École Militaire de l'Artillerie, passé chef d'escadron commandant le train des équipages de l'armée d'**Orient**, puis lieutenant-colonel.

La 5^e compagnie. Elle comprenait à cette époque toutes les formations sanitaires du corps d'armée (Groupe de brancardiers de corps, groupe de brancardiers divisionnaires, ambulances et sections d'hospitalisation). Elle était commandée par le capitaine **BRIANDET**.

La 6^e compagnie S4 CVADD, commandée par le capitaine **AURIAC**, actuellement commandant de la 1^{re} compagnie de l'escadron.

La 7^e compagnie était la compagnie du quartier général de la 55^e division (division de réserve du 5^e corps) commandant de compagnie : lieutenant **WOILLOT** promu capitaine au 14^e escadron du

Historique du 5^e E. T. E. M.
Imp.-Lib. Militaire Universelle L. Fournier – Paris 1920.
numérisation : P. Chagnoux - 2011

train.

La 8^e compagnie était le dépôt de remonte mobile. Elle était commandée par le lieutenant **LAURENT**, promu capitaine et détaché dans l'artillerie d'assaut.

La 9^e compagnie ou compagnie du Quartier général de la 4^e armée, commandée par le lieutenant **LACROIX**.

Toutes ces formations mobilisées par les soins du commandant **COURTOIS** à qui il faut rendre hommage dans cette circonstance, devaient une fois leur mobilisation terminée être embarquées pour une destination inconnue. Les formations sanitaires partaient les premières et à partir du cinquième jour les départs s'échelonnaient. L'embarquement avait lieu à **Fontainebleau**, à **Héricy**, à **Thomery**. Malgré les difficultés inhérentes aux accès difficiles des quais, au manque d'entraînement du personnel, tout se passa très bien, et aucun accident ou incident ne vint contrarier ces opérations délicates.

Par trains successifs, les compagnies mobilisées débarquèrent dans la région de **Saint-Mihiel** ou de **Bannoncourt**, au moins en ce qui concerne les formations qui devaient être rattachées au 5^e corps. C'est là que dans un chapitre ultérieur, nous les prendrons pour les suivre pendant les quatre années et demi de campagne.

A côté de l'escadron actif et parallèlement à lui, se mobilisait pendant la même période l'escadron territorial du train. Placé sous les ordres du commandant **LAFOURCADE**, il devait comprendre un certain nombre de compagnies portant des numéros échelonnés entre 20 et 30 et qui devaient constituer les C V A X primitifs.

Les mêmes remarques que celles faites précédemment s'appliquent aux unités territoriales. Constituées avec des éléments identiques, mais plus âgés, ces compagnies devaient rendre les plus signalés services aux armées en campagne. Là aussi l'enthousiasme et le dévouement de nos braves territoriaux étaient sans bornes et ceux qui ont eu l'honneur de les commander ont pu apprécier avec quel entrain, avec quel zèle ils sont venus à eux dans les jours troubles d'**août 1914**.

Au commandant **LAFOURCADE** revient l'honneur d'avoir réuni, rassemble et donné de la cohésion à ces éléments excellents, mais parfois disparates. Il fallait tout son tact, ses qualités de commandement et son amour profond du cheval pour faire de ces unités territoriales des auxiliaires aussi précieux du commandement. Appréciés partout, malgré l'ingratitude de la tâche et sa difficulté, ces braves conducteurs avaient su gagner mieux que l'estime de leurs chefs, leur affection.

En dehors des unités qui viennent d'être signalées, il faut en ajouter un grand nombre d'autres. Des transformations nombreuses ont eu lieu au cours de la guerre ; des compagnies ont été supprimées ou réduites, d'autres ont été créées. Nous donnerons d'ailleurs dans un tableau spécial, la liste complète de toutes les unités mobilisées par le 5^e Escadron du Train avec l'affectation pour chacune.

B) Service Automobile

Le service automobile était à la mobilisation à peu près inexistant. La plupart des officiers de l'armée active avaient suivi des cours spéciaux et assisté à des épreuves techniques, concours de véhicules de poids lourds qui les avaient remarquablement préparés à la tâche qui devait leur incomber en campagne.

Historique du 5^e E. T. E. M.

Imp.-Lib. Militaire Universelle L. Fournier – Paris 1920.

numérisation : P. Chagnoux - 2011

La mobilisation des formations automobiles est beaucoup moins homogène que celles des formations hippomobiles. Elle eut lieu un peu partout et notamment à **Versailles**, à **Lyon** et à **Dijon**. Les officiers et les hommes venaient de toutes les armes, surtout de l'infanterie ou de la cavalerie et étaient versés pour ordre au train des équipages, puis affectés à un escadron. Le 5^e n'a mobilisé que des T. M., c'est-à-dire que des organes chargés du transport de matériel et aussi en cas d'urgence des transports de troupe.

Ces sections formées au fur et à mesure des besoins, devinrent extrêmement nombreuses. Elles comprenaient un lieutenant ou sous-lieutenant commandant la section, 2 ou 3 sous-officiers et au plus 50 conducteurs, pour une vingtaine de camions de 3 ou 5 tonnes.

Les sections étaient sous le commandement du commandant du groupe qui prenait le nom de l'officier, en général un capitaine qui en avait le commandement. Plusieurs groupes constituaient un groupement automobile, portant un numéro d'ordre.

-----0-----

**II. — LISTE DES UNITÉS MOBILISÉES
PAR LE 5^e ESCADRON DU TRAIN**

A) Train Hippomobile

- 1^{re} Cie CVAD 1/5. — Convoi administratif de corps d'armée.
- 2^e Cie CVAD 2/5. — Convoi administratif de corps d'armée.
- 3^e Cie BOC 5. — Boulangerie de campagne de corps d'armée.
- 4^e Cie CVAD 3/5. — Convoi administratif de corps d'armée.
- 5^e Cie. — Formations sanitaires de corps d'armée, puis compagnie divisionnaire de la 9^e division et CVDI.
- 6^e Cie CVAD 4/5. — Convoi administratif de corps d'armée.
- 7^e Cie Q. G. DI et BOC 55.
- 8^e Cie DRM du 5^e corps, puis compagnie du Q. G. du 5^e corps.
- 9^e Cie. — Q. G. de la 4^e armée.
- 11^e Cie. — **Constantine**.
- 11^e Cie *bis*. — Compagnie formée à **Constantine** par dédoublement de la 11^e Cie — Mulets de bât et arabas — Service aux **Dardanelles** et en **Serbie**.
- 11^e Cie. — **Maroc**.
- 12^e Cie *bis*. — **Orient**.
- 12^e Cie de marche. — **Maroc**.
- 13^e Cie de marche. — **Maroc**.
- 15^e Cie. — Q. G. du 2^e C. A. C.
- 16^e Cie. — Armée d'**Orient**.
- 17^e Cie CVAD 205. — Convoi administratif du 5^e corps d'armée.
- 18^e Cie CVAD 202. — Convoi administratif du 2^e corps d'armée.
- 21^e Cie. — CVAD de la 55^e division.
- 22^e Cie. — Sections 3 et 4 du convoi administratif affecté à la 55^e division.
- 23^e Cie CT 10. — Compagnie de tombereaux.
- 24^e Cie CVAX 13.
- 25^e Cie CVAX 14.
- 26^e Cie. — Compagnie d'étapes.
- 27^e Cie. — Q. G. de la 70^e D. I.
- 28^e Cie CVAD du 33^e C. A.
- 29^e Cie CVAD de la 1^{re} division polonaise.
- 30^e Cie CVAX 15.
- 31^e Cie CVAX 16.
- 40^e Cie. — Dépôt de l'escadron.
- 41^e Cie. — Dépôt de l'escadron.
- 42^e Cie. — Compagnie démobilisatrice.
- 53^e Cie. — Compagnie d'âniers.
- 55^e Cie. — Compagnie divisionnaire de la 10^e division et CVDI.
- 62^e Cie. — Armée d'**Orient**.
- 65^e Cie. — Compagnie divisionnaire de la 125^e division et CVDI.
- 70^e Cie. — Formations sanitaires d'armée.

Historique du 5^e E. T. E. M.
Imp.-Lib. Militaire Universelle L. Fournier – Paris 1920.
numérisation : P. Chagnoux - 2011

80^e Cie. — G. M. R. 13.
81^e Cie. — G. M. R. 18.
112^e Cie *bis*. — Armée d'**Orient**.
114^e Cie. — Armée d'**Orient**.
161^e Cie. — Armée d'**Orient**.
263^e Cie. — Armée d'**Orient**.

Soit un total de 44 compagnies hippomobiles mobilisées par le 5^e Escadron du Train.

B) Train Automobile

Les sections de T. M., T. P. ou S. P. dont les numéros suivent sont rattachées au 5^e Escadron du Train :

T. M. 7 — 35 — 40 — 53 — 56 — 65 — 70 — 75 — 77 — 83 — 88 — 89 — 113 — 146 — 162 — 164 — 165 — 174 — 196 — 201 — 248 — 263 — 287 — 388 — 407 — 408 — 432 — 441 — 463 — 468 — 470 — 482 — 487 — 499 — 545 — 548 — 561 — 574 — 633 — 646 — 663 — 746 — 774 — 775 — 780 — 781 — 791 — 792 — 793 — 794 — 854 — 866 — 900 — 970 — 1050 — 1051 — 1052 — 1053 — 1402.

T. P. 505 (**Orléans**).

S. P. 112.

140^e Cie automobile (**Fontainebleau**).

Autos de l'École d'artillerie de **Fontainebleau**.

Soit 63 unités automobiles et 107 unités pour l'ensemble du 5^e Escadron du Train (environ 10.000 hommes et 10 à 12.000 chevaux).

-----0-----

III. — LE 5^e ESCADRON DU TRAIN EN CAMPAGNE

A) En France

Plusieurs volumes ne suffiraient pas pour narrer d'une façon succincte les événements auxquels ont participé les compagnies mobilisées.

Le Train des Équipages étant essentiellement l'arme des transports, c'est-à-dire que toutes les unités dont nous avons parlé ont toutes eu pour mission d'effectuer des transports, depuis ceux des blessés ramassés sur la ligne de feu, jusqu'aux 75 ou aux 210 apportés aux batteries.

Ces transports peuvent se grouper en deux catégories :

1^o Transports de denrées de ravitaillement et de matériels divers : Compagnies de CVAD et de CVAX.

2^o Transports de blessés. — Compagnies divisionnaires.

1^o Les compagnies de convoi administratif ou auxiliaire, embarquées à partir du 11^e jour de la mobilisation furent employées dès le premier jour de leur arrivée dans la zone de concentration, au ravitaillement des troupes d'infanterie et d'artillerie. Leur rôle consistait alors à ravitailler directement les trains régimentaires des unités, après quoi les sections vides allaient se recharger à la gare de ravitaillement.

Les premières étapes sont dures. La chaleur de ce commencement d'**août** est torride. Les hommes et les chevaux qui manquent de l'entraînement nécessaire, souffrent sans se plaindre, car jusqu'au **20** les nouvelles sont bonnes et partout les troupes avancent.

On traverse Verdun et on remonte vers le Nord à étapes forcées de 30 à 40 kilomètres. Cette marche en avant ne devait malheureusement pas durer.

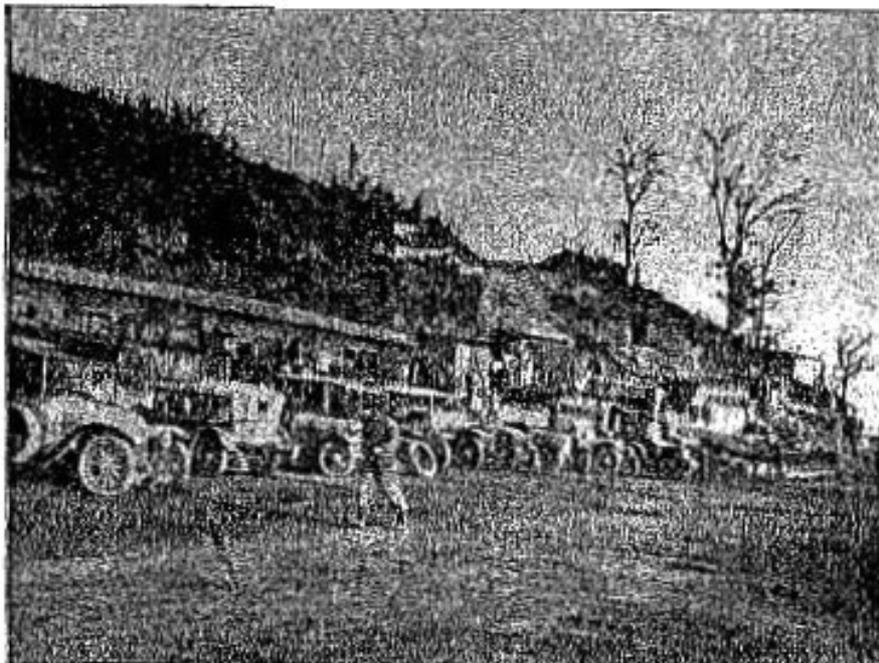
De **Pillon**, où les CVAD du corps d'armée bivouaquaient le **22 août**, avec le DRM, on aperçoit nettement **Longuyon** qui brûle. A partir de ce moment le repli commence.

Un capitaine de la Légion étrangère, maigri par trois jours sans sommeil et sans vivres, la figure trouée d'une balle, la capote tachée de sang, rassemblait à **Pillon** tous les hommes du 31^e d'infanterie qui venaient de connaître le baptême du feu meurtrier. Il demanda pour ces isolés un repas sommaire, « le quart de jus » qui reconforte et ce soir-là, tous les cuistots du Train se surpassèrent.

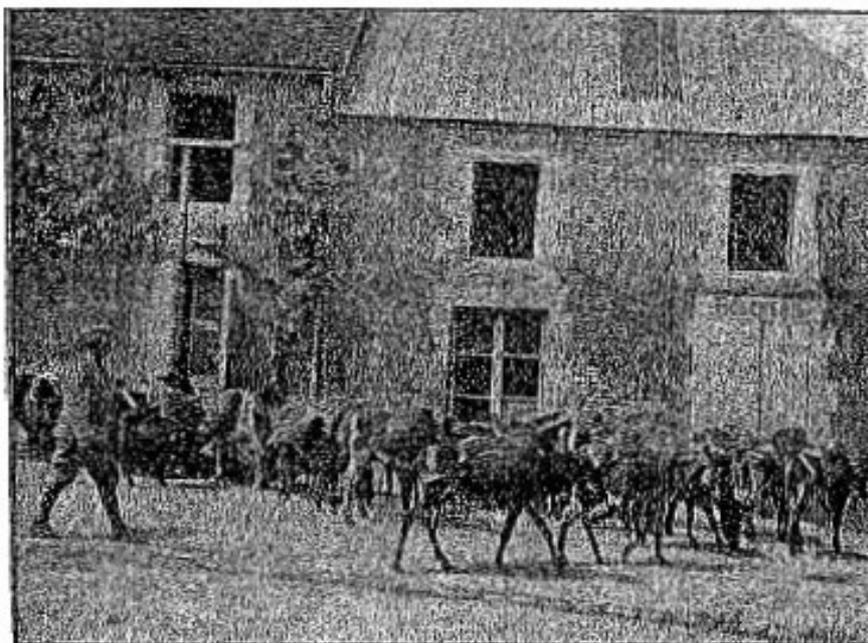
Ce capitaine est maintenant le colonel **ROLLET**, ancien commandant du 331^e d'infanterie, du 1^{er} régiment de marche de la légion étrangère, le premier qui fit obtenir à son régiment la fourragère rouge.

Tous ceux qui ont vécu cette retraite en conserveront le souvenir gravé dans la mémoire. Ils se rappelleront des jours sans pain et des nuits sans sommeil, des étapes de 40 kilomètres avec un ravitaillement et un rechargement, des mauvaises nouvelles qui circulaient et faisaient certes le tableau plus noir qu'il n'était. Ils verront le triste spectacle de ces malheureux chassés par l'invasion, de tous ces pauvres gens de **Gercourt**, de **Saint-Thomas**, du **Four de Paris**, de **Varenes** et de **Clermont-en-Argonne**, pour ne citer que ceux-là, qui formaient sur les routes des théories interminables qui navraient le cœur.

Historique du 5^e E. T. E. M.
Imp.-Lib. Militaire Universelle L. Fournier – Paris 1920.
numérisation : P. Chagnoux - 2011



Somme. 1916. — « Le Chapeau de Gendarme ».
Les autos du Q. G. du 5^e Corps devant le P. C. du général Hallouin.



Aisne. 1912. — Transport du ravitaillement aux 1^{res} lignes
par la 53^e Cie de l'Escadron (compagnie d'âniers). Vue prise à Roucy.

Historique du 5^e E. T. E. M.
Imp.-Lib. Militaire Universelle L. Fournier – Paris 1920.
numérisation : P. Chagnoux - 2011

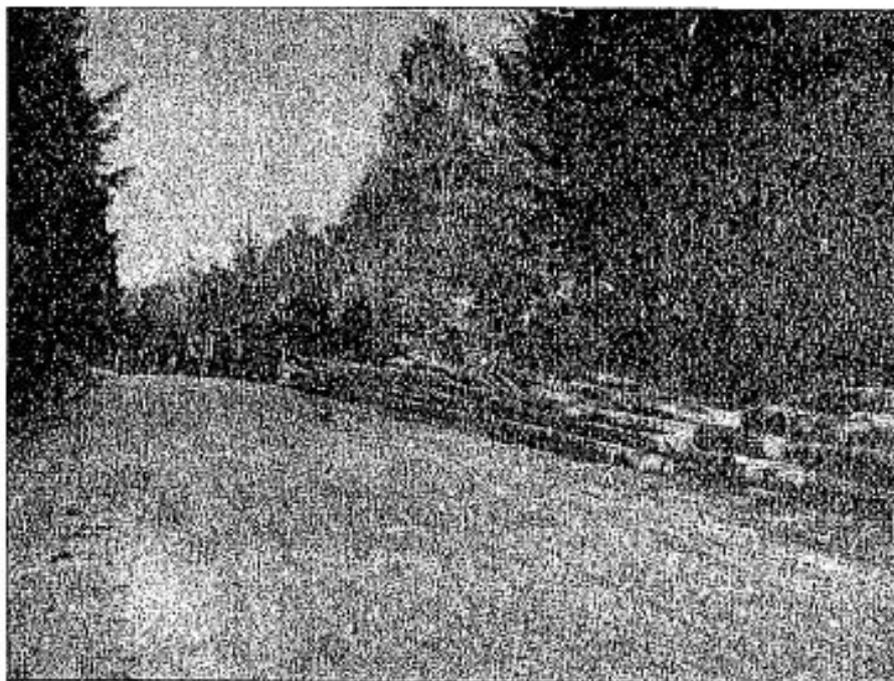


ARGONNE. 1915-1916. — Bois des Allieux.
L'abri des conducteurs du Train du G. B. D. 10.



ARGONNE. 1915-1916. — Le poste de secours des Allieux.
Relai des petites voitures pour blessés et des autos sanitaires

Historique du 5^e E. T. E. M.
Imp.-Lib. Militaire Universelle L. Fournier – Paris 1920.
numérisation : P. Chagnoux - 2011

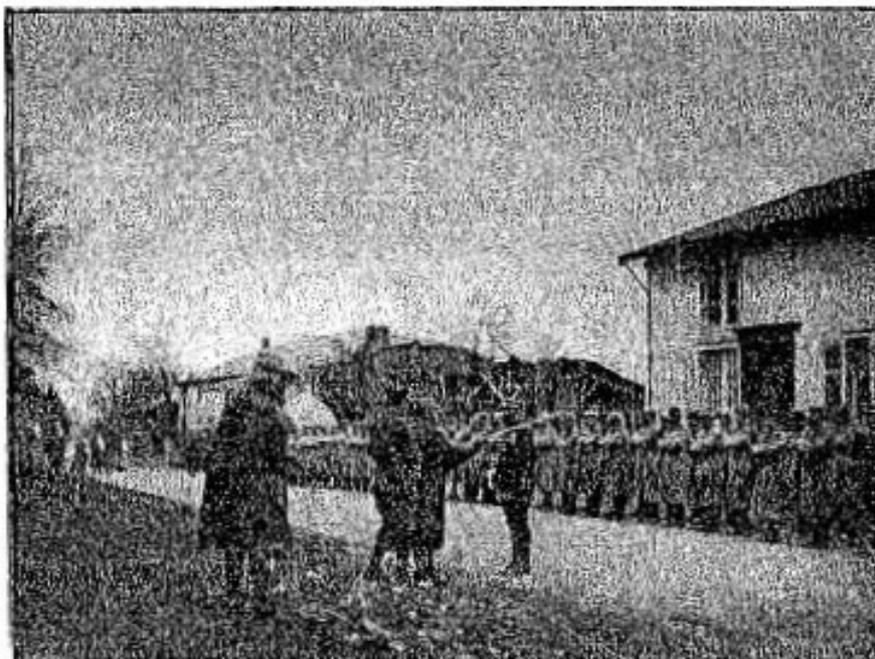


ARGONNE. 1915. — Transport de rondins sur la route
de Beaulieu aux Islettes



ARGONNE. 1915. — L'enlèvement des rondins en forêt.
Service assuré par la 1^{re} Cie du 5^e Escadron du Train.

Historique du 5^e E. T. E. M.
Imp.-Lib. Militaire Universelle L. Fournier – Paris 1920.
numérisation : P. Chagnoux - 2011



Foucaucourt (Meuse). — Décoration du lieutenant Portalès,
du CVAD 1/5, par le chef d'escadron Courtois,
commandant le 5^e Escadron du Train.



Argonne. 1916. — Transport du ravitaillement
aux 1^{ères} lignes par Decauvillé.

Historique du 5^e E. T. E. M.

Imp.-Lib. Militaire Universelle L. Fournier – Paris 1920.

numérisation : P. Chagnoux - 2011

Ceux-là se rappelleront encore l'angoisse des premiers jours de **septembre 1914**. Ils reverront sur les murs de **Louppy-le-Château** la grande affiche blanche qui nous apprenait le départ du gouvernement pour **Bordeaux** et l'anxiété qui nous étreignit à la lecture de cette nouvelle à laquelle nous étions si peu préparés.

Mais il fallait avoir vécu cela, il fallait faute de pouvoir joindre les troupes, avoir abandonné sur le bord de la route les vivres du convoi, il fallait être épuisé de fatigue comme on l'était pour ressentir le coup de fouet provoqué par l'ordre du jour du **6 septembre** du général **JOFFRE**. Enfin, cette retraite allait finir et le chef avait dit « qu'il fallait se faire tuer sur place plutôt que de reculer ». Pendant le ravitaillement à **Nançois-Tronville**, près de **Bar-le-Duc**, le capitaine avait lu le fameux ordre du jour et parmi les conducteurs, parmi tous ces braves gens à l'âme simple, plus d'un pleurait. Les effets de la manœuvre de **JOFFRE** ne tardaient pas à se faire sentir et quelques jours après, c'était la Victoire de **la Marne**. Par ordre l'armée **SARRAIL** avait reculé mais son avance allait être aussi rapide.

Malgré le vilain temps, malgré les fatigues du premier mois de campagne, l'ardeur était renouvelée. Nous retraversions ces petits pays, si jolis quelques jours auparavant, et maintenant encore tout fumants des obus incendiaires de l'ennemi. Puis, vers la fin du mois, c'était la stabilisation qui devait durer, dans le secteur qu'occupait le corps d'armée en **Argonne** jusqu'en **juillet 1918**.

La forme nouvelle prise par la guerre devait modifier profondément l'organisation de toutes les unités du train. L'utilisation des CVAD, dans cette véritable guerre de siège, était bien moins importante qu'au début. Aussi n'est-il pas étonnant de les voir employés à toutes sortes de besognes pour lesquelles ils n'ont pas été prévus.

La préparation des grandes offensives, comme la mise en œuvre des moyens défensifs a eu pour conséquence l'emploi des CVAD à toutes sortes de transports. **Verdun, la Somme, la Champagne** et **l'Aisne** sont des batailles où nos convois ont été soumis à une rude épreuve. **Verdun** et **la Somme** sans doute, sont parmi ces dernières celles où les formations du train, bien que constituées à cette époque d'hommes de vieilles classes, pour la plupart pères de familles nombreuses, ont donné tout ce qu'elles ont pu.

Les besoins des troupes étaient énormes. Rondins, fascines, fils de fer, pierre pour l'aménagement des pistes, munitions que n'arrivaient plus à transporter ni les SMA hippomobiles ou automobiles, tous ces transports étaient confiés aux braves territoriaux. Il faut les avoir vus dans **la Somme**, à **Curлу**, à **Maurepas**, au **bois de Hem**, à **Monacu**, au **P. C. Cranière**, au **ravin de l'Aiguille**, pour se rendre compte de l'abnégation, du dévouement et du courage, il ne faut pas craindre de l'écrire, dépensés par ces hommes qui n'avaient pas même la consolation d'être traités comme des combattants. Il faut chanter bien haut leurs louanges à ces poilus des classes **90** à **94**, s'en allant seuls, la nuit, à travers ces paysages lunaires où les villages étaient représentés par un tas de pierres et les fermes par un point sur la carte ; il faut les avoir vus s'enliser, eux et leurs équipages ; il faut avoir subi avec eux ces bombardements épouvantables par explosifs et par gaz pour se rendre compte qu'il y a un courage aussi noble que celui du combattant, un courage réfléchi tout aussi méritoire, celui du soldat qui reçoit les coups sans avoir la satisfaction de pouvoir les rendre et qui n'a qu'un seul but : l'accomplissement de son devoir. Ce sera la gloire d'une partie des troupes du 5^e Escadron du Train d'avoir contribué jusqu'à l'extrême limite de leurs forces à la préparations des grandes offensives dont les plus marquantes sont **la Somme** et **l'Aisne**.

Le travail étant encore la meilleure méthode pour remettre en condition les chevaux épuisés, et entretenir le bon moral des hommes, la plupart de nos compagnies ont, dans toutes les régions où elles sont passées, été employées aux travaux agricoles. Labours, semailles, transports de fumiers, fenaison, moisson, partout elles ont rendu aux agriculteurs les plus utiles services. Là où la population avait été évacuée, l'autorité militaire avait organisé la mise en valeur des terres abandonnées. Les troupes du Train ont été fortement mises à contribution et au 5^e corps en **1915** et

Historique du 5^e E. T. E. M.

Imp.-Lib. Militaire Universelle L. Fournier – Paris 1920.

numérisation : P. Chagnoux - 2011

1917, sous la direction du chef d'escadron **LAFOURCADE** et du lieutenant **CAILLAS**, commandant à cette époque la 55^e Cie de l'escadron, un bel effort a été fait en **Argonne**, dans toute la zone avancée du corps d'armée. La 2^e Cie, la 55^e Cie, des troupes d'artillerie et d'infanterie, en tout plus de 300 hommes et de 500 chevaux ont été employés aux labours, semailles, fenaison et récolte de près de 2.000 hectares. Les cultivateurs d'**Auzéville, Vraincourt, Clermont-en-Argonne, Parois, Neuville, Froidos, Foucaucourt** ont pu apprécier la valeur du concours qui leur a été prêté par les résultats obtenus.

Enfin, lors de la poursuite de l'ennemi, les CVAD et les CVAX contribuèrent pour une très large part aux transports de toute nature nécessités par l'allongement des lignes de communication, la rareté des gares de ravitaillement et l'extrême mauvais état des routes, où les entonnoirs profonds de plusieurs mètres se succédaient avec une régularité désespérante. Il est à remarquer que, depuis **octobre 1915**, diverses circulaires avaient progressivement relevé les hommes du Train des jeunes classes pour les verser dans l'artillerie. La loi **MOURIER**, du **10 août 1917**, complétait cette mesure et il s'est trouvé que les hommes des classes anciennes, pères de famille, ont été versés dans les formations du Train, réputées non combattantes, et occupaient quelque fois certains emplois beaucoup plus exposés que dans les formations territoriales d'où ils venaient.

2° Les transports de blessés.

La 5^e Compagnie de l'Escadron comprenait au début de la guerre toutes les formations sanitaires du 5^e corps d'armée, un groupe de brancardiers de corps, deux groupes de brancardiers divisionnaires, 16 ambulances et de nombreuses sections d'hospitalisation constituaient cette grosse unité qui partit sous le commandement du capitaine **BRIANDET**.

Dès le début des hostilités et à peine arrivés dans la zone de concentration, toutes ces unités coopérèrent au transport et à l'évacuation des blessés. Les groupes de brancardiers divisionnaires allaient au moyen de leurs petites voitures chercher les blessés sur le champ de bataille. Le personnel du Train fut soumis pendant tout le premier mois de la campagne à un surmenage intensif, car à cette époque les moyens d'évacuation hippomobiles étaient les seuls qui existassent ; les sections sanitaires automobiles n'étaient pas encore constituées.

Nos conducteurs se distinguèrent particulièrement pendant les durs combats de la fin **août** et au début de **septembre 1914**. **Longuyon, Tellencourt, Fossé, Monfaucon, Varennes, Laheycourt, Laimont, Vassincourt** sont les principaux combats où le concours apporté par les troupes du train en ce qui concerne l'évacuation des blessés de la première ligne, fut le plus efficace.

La forme nouvelle prise par la guerre, à partir de la fin de **1914**, amena dans les formations sanitaires des transformations importantes. Les groupes de brancardiers de corps étaient réduits peu à peu ; le convoi de mulets de bât était supprimé. Au contraire les GBD augmentaient d'importance, les compagnies divisionnaires comprenant le Q. G. de la division, le GDB et deux ambulances étaient créées, et cette organisation plus souple devait donner par la suite les meilleurs résultats.

L'offensive de **la Somme, de juillet à fin octobre 1916**, mit à contribution nos formations sanitaires, cantonnées tout à fait à l'avant ou plutôt bivouaquées au **bois de Hem**, à **Curly**, dans ces zones désertiques soumises à des bombardements quotidiens et intensifs, où les routes n'existaient pas et où les pistes étaient repérées par l'artillerie ennemie. Là encore il faut rendre hommage à tous ces vaillants conducteurs, qui accomplirent leur dur et lourd service sans une plainte et sans une défaillance.

Ce qui vient d'être dit pour la bataille de **la Somme** pourrait être répété pour les batailles offensives ou défensives qui se succédèrent jusqu'à l'armistice : **l'Aisne** en **1917**, la formidable attaque de **Noyon** en **1918**. Partout où elles eurent l'occasion d'être employées, les troupes du 5^e Escadron se montrèrent à hauteur de la tâche qui leur était confiée.

B) Orient

Les troupes du corps expéditionnaire comprenaient une assez forte proportion de Train des Équipages militaires. Constituées au fur et à mesure du besoin, en général par dédoublement d'unités déjà existantes et stationnées en **Algérie** et au **Maroc**, les compagnies dont nous avons donné la liste eurent un service extrêmement pénible, tant en raison de la nature des opérations, que du climat très déprimant, et du paludisme.

Une compagnie notamment, la 11 *bis* 5 constituée à **Bizerte**, le **15 mars 1915**, débarqua aux **Dardanelles**, en **rade de Ténédos**, du vapeur *Yunnan*, **entre le 1^{er} et le 10 mai**. Cette unité était sous le commandement du capitaine **GOIN**.

Des attaques de nuit se produisaient journellement, tuant ou blessant les hommes et les animaux. Le camp était soumis à des bombardements quotidiens par les Turcs, qui tiraient de la rive Asiatique. Plusieurs officiers, gradés et conducteurs sont cités pour leur belle conduite, notamment le lieutenant **THOMANN**, le vétérinaire aide-major **DAVENET**, l'adjudant **PISANI**, le maréchal des logis **SISTACT**, le brigadier **BERTRAND**, les soldats **TESTU**, **COMBELONGE**, **LECLERC**, **ÉMERIC**.

Les bombardements devenant de plus en plus intenses et les pertes de plus en plus nombreuses, l'évacuation est ordonnée à partir du **20 décembre**. Le **23** les derniers éléments quittent ces lieux peu hospitaliers, sous le bombardement des batteries turques. A bord du *Moghreb*, la Cie 11 *bis* 5 quitte le **cap Hellis** à 23 heures. Le débarquement a lieu à **Lemnos** sans incidents.

Le chef d'Escadron **MARTIN**, qui commandait à cette époque le Train des Équipages du C. E. O., adressait aux troupes sous ses ordres, l'ordre n° 37 dont voici un extrait :

« Le chef d'Escadron est heureux d'adresser ses plus chaleureuses félicitations pour la manière dont
« ils se sont acquittés de la lourde et périlleuse tâche qui leur incombait, aux gradés et conducteurs
« du détachement de la 11^e Cie *bis* du 5^e Escadron du Train laissés au **cap Hellis**, sous le
« commandement de l'adjudant chef **BOURGES** à la disposition des derniers éléments du C. E. O.
« Ce personnel a travaillé jour et nuit **du 23 décembre au 7 janvier** sous un bombardement
« continu et intensif avec un beau zèle, un merveilleux entrain qui méritent d'être signalés aux
« troupes du Train du C. E. O. »

Suivent un certain nombre de citations sur lesquelles on reviendra plus loin.

Le **15 février**, la Cie 11 *bis* 5 devait s'embarquer à nouveau à bord du *Colbert* et du *Mont-Cervin*, à destination de **Salonique**. Là elle était constituée sur de nouvelles bases et devenait la Cie du Train du Q. G. de la 17^e division d'infanterie coloniale, cantonnée à **Loutra**, à 20 kilomètres de **Salonique**. Elle correspond sensiblement à nos compagnies de G. de **France**, mais avec des effectifs bien plus considérables, puisqu'elle comprend notamment un capitaine et cinq lieutenants. Cette unité a contribué à toutes les opérations de l'Armée d'**Orient**. Elle a partagé ses fatigues, a fait des évacuations de blessés pénibles, dans ce pays dépourvu de routes et où la mauvaise saison dure six mois de l'année.

Après avoir fait la campagne de **Serbie**, le **lac Doiran**, le **Kaimatchkalan**, elle a également participé à la poursuite de **septembre et octobre 1918**. Elle a bivouaqué sur les pentes de **Katournatz**, a participé le **15 septembre** à l'attaque du **Sokol** et du **Dobro-Polié**, à la prise d'**Istip**, après avoir traversé le **Vardar**.

Le **7 octobre**, elle atteignait la frontière bulgare aux environs de **Egri-Palanka**. Jusqu'au **12**

Historique du 5^e E. T. E. M.

Imp.-Lib. Militaire Universelle L. Fournier – Paris 1920.

numérisation : P. Chagnoux - 2011

octobre, les divers éléments de l'unité ont été très éprouvés par une marche très dure. De nombreux animaux sont morts en cours de route, la plupart de fatigues et de privations. Le **16 octobre**, la Compagnie fait route sur **Pirot** (N.-E. de **la Serbie**) en passant sur le territoire bulgare.

Le **29 novembre**, la Compagnie rejoint **Semendria**, sur le **Danube**, en passant par **Planinnica**, **Boljevac**, **Krivivir**, **Isvor**, **Kupriga**.

Elle traverse **la Morava**.

Le **16 décembre** elle s'embarque par chalands sur le **Danube** et débarque le **18** à **Neuzatz** (**Ujvidecki**). Elle stationne dans cette localité jusqu'au **17 mars** date à laquelle elle s'embarque par voie de fer pour **Temesvar**.

Le **7 mai**, la Cie se transporte par voie ferrée à **Mokrin**. Enfin, le **16 juin**, l'unité gagne par la route **Magyar-Kaniza**.

Les diverses formations devaient être dissoutes peu à peu et le personnel licencié.

Cette unité nous a servi de base pour indiquer le service qu'effectuaient en **Orient** les compagnies du Train. Plus encore que celles de **France**, elles ont eu une tâche pénible et ingrate et il fallait de la part des officiers comme des soldats un dévouement et une abnégation absolus. Si l'on ajoute à cela la rareté des nouvelles, ainsi que des permissions, et la rigueur d'un ciel inclément, on est forcé de conclure que les troupes du Train de l'armée d'**Orient** ont, comme leurs sœurs de **France**, bien mérité de la Patrie.

Les Formations Automobiles.

Le service des unités automobiles en campagne a été en tous points semblable à celui des unités hippomobiles. En général cependant, par suite de l'obligation pour les camions d'avoir de bonnes routes, les T. M. étaient plutôt des organes d'arrière et il ne pouvait être question pour ces formations d'aller à proximité de la ligne de feu.

Il n'en est pas moins vrai que leur service fut particulièrement dur et périlleux en certaines circonstances. Lors des grandes actions offensives ou défensives, les arrières des armées n'étaient pas toujours des endroits de tout repos et à **Verdun**, par exemple, nombre de conducteurs de camions furent tués par les bombardements de l'ennemi.

Des transports de toute sorte furent effectués par les sections automobiles. En **Argonne**, à **Verdun**, dans **la Somme**, en **Artois**, en **Alsace**, dans **l'Aisne**, en **Champagne**, les camions roulèrent nuit et jour, portant aux troupes des vivres, des effets, du matériel du génie, piquets, fils de fer barbelés, rondins, des munitions aux batteries d'artillerie.

Enfin et surtout le concours des sections automobiles fut surtout précieux dans le transport des troupes. Ces transports rapides, parfaitement ordonnés, permettaient d'obtenir cet effet de surprise qui prenait l'ennemi au dépourvu dans un secteur, alors qu'il attendait une attaque dans un autre. De même en cas d'offensive ennemie, grâce à ces déplacements rapides de divisions entières, la stabilisation pouvait être obtenue en quelques jours par l'afflux, sur le point attaqué, de troupes fraîches.

Le plus bel exemple qu'enregistrera l'histoire sera l'effort inouï réalisé par les formations automobiles lors de l'offensive allemande sur **Verdun**, le **21 février 1916**, et sur **Noyon**, **Montdidier** et **Amiens**, en **mars et avril 1918**.

Des files interminables de camions se succédaient sur les routes, transportant fantassins, coloniaux, zouaves, chasseurs, à proximité de la zone d'opération.

La « **Voie Sacrée** » vit des hécatombes d'hommes, de chevaux et de camions. Que de conducteurs exténués par des étapes formidables, ayant tenu le volant pendant des journées et des nuits

Historique du 5^e E. T. E. M.

Imp.-Lib. Militaire Universelle L. Fournier – Paris 1920.

numérisation : P. Chagnoux - 2011

consécutives, reposent le long de cette voie, tués par l'obus ennemi.

L'effort demandé aux hommes et au matériel fut tel pendant la bataille de **Verdun** que le service automobile reçut les félicitations du commandant en chef et qu'il peut se glorifier d'avoir contribué pour une très large part aux succès de nos armes et à la défaite de l'ennemi.

IV. — DÉCORATIONS, CITATIONS ET RÉCOMPENSES

Tous les chefs de quelque grade qu'ils soient, ayant eu sous leurs ordres pendant la campagne des troupes du Train des Équipages, ont rapidement apprécié l'effort accompli par les officiers, gradés et conducteurs.

Bien que ne faisant pas partie des troupes dénommées combattantes, les occasions n'ont pas manqué en ces quatre ans et de mi de guerre de se distinguer. C'est ce qui explique que les citations obtenues pour le personnel du 5^e Escadron du Train sont extrêmement nombreuses.

Il faudrait un volume pour les reproduire toutes : quelques-unes parmi les plus belles et les plus brillantes sont reproduites ci-dessous.

Tout d'abord un certain nombre d'officiers ont été promus dans l'ordre de la Légion d'honneur, entre autres :

Au grade d'officier de la Légion d'honneur :

Le chef d'escadron **COURTOIS**, décoré par le général **VALDANT**, commandant la 10^e division, en **janvier 1916**.

Le chef d'escadron **LAFOURCADE**.

Au grade de chevalier de la Légion d'honneur :

Le capitaine **d'HONDT**, du Service automobile.

Le capitaine **PELLISSIER**, de la 11 *bis* 5.

Le lieutenant **PORTALÈS**, promu depuis capitaine.

Le lieutenant **LEMOINE**, officier d'habillement de l'Escadron, promu depuis capitaine et bien d'autres, que les renseignements non parvenus à l'Escadron ne permettent pas de rappeler.

Parmi les citations à l'ordre, il faut mentionner particulièrement celle du lieutenant **CAMPAGNE**, d'abord cité à l'ordre de la division pour sa belle conduite à **Verdun**, puis à l'ordre de l'armée, en **mai 1917**, après l'offensive sur **le Chemin des Dames**. Le lieutenant **CAMPAGNE**, commandant à cette époque la 5^e Cie de l'Escadron avait été chargé de l'organisation d'un dépôt de munitions de l'infanterie, à proximité des lignes. Quelques jours avant l'attaque, le **14 avril**, il était blessé à l'épaule par un éclat d'obus et refusait de se laisser évacuer. Deux jours après, malgré son état, malgré 40° de fièvre, il dirigeait personnellement un ravitaillement en cartouches et partait avec 50 hommes dont les musettes étaient garnies de bandes de cartouches pour mitrailleuses. Il perdait en route la moitié de son effectif mais parvenait avec les 25 hommes qui lui restaient aux mitrailleuses braquées sur **la Ville-au-Bois** près **Craonne**.

Son acte permettait à nos fantassins la prise du village, que nous ne devons malheureusement garder que quelques heures. Le général commandant la 9^e division, en un rapport particulièrement élogieux, demandait la croix pour le lieutenant **CAMPAGNE**. Il n'obtenait qu'une citation à l'ordre de l'armée sur les six qui furent accordées à toute la division pour l'offensive d'**avril 1917**.

Historique du 5^e E. T. E. M.
Imp.-Lib. Militaire Universelle L. Fournier – Paris 1920.
numérisation : P. Chagnoux - 2011

Parmi les autres officiers ayant été l'objet de citations, il faut mentionner :

Le chef d'escadron **TOURRET**, ordre du Q. G. 5^e C. A. du **31 décembre 1918**, n°92.

Brave officier, ayant donné à maintes reprises au cours de la campagne des preuves de courage et de sang-froid en assurant, comme commandant de CVAD, le ravitaillement dans des conditions parfois difficiles et périlleuses. Le **1^{er} avril 1918**, notamment, à **Cuvilly**, a réussi par son calme à maintenir l'ordre dans son convoi pris sous un violent bombardement.

Le chef d'Escadron **LAFOURCADE**, cité à l'ordre du Q. G. du 5^e C. A. le **13 mars 1918** :

Commandant un groupe de T. R., a toujours assuré son service de façon parfaite et parfois dans des circonstances périlleuses. En particulier a dirigé les opérations de ravitaillement en **avril 1916**, dans une gare de **l'Argonne**, soumise à des bombardements fréquents et violents. A contribué personnellement un jour où le train de ravitaillement avait été atteint par un projectile incendiaire à faire décrocher une rame de wagons de munitions évitant ainsi par son sang-froid qu'un grave accident ne se produise.

Le capitaine **DELZANGLES**, qui a commandé pendant quatre ans sur sa demande un parc d'artillerie divisionnaire. Cité à l'ordre de la brigade (A. D. 4) n°54 du **24 août 1916** :

Commande le parc d'une division depuis près de trois ans et a su en faire une unité modèle. A contribué au succès des opérations de fin juillet et du commencement d'août en assurant le ravitaillement dans des conditions toujours difficiles et souvent périlleuses.

Le lieutenant **BASTARD**, commandant le détachement du Train du Groupe de brancardiers 7/4. Ordre général n°25 du **3 juin 1915** du 4^e corps :

De sa propre initiative a fait partie des expéditions organisées depuis deux mois pour identifier et enterrer, sous le feu ennemi, les soldats du 4^e Corps tombés dans les combats de **Perthes** et des environs.

Le lieutenant **WILLOQUET** (Octave) du 5^e Escadron du Train :

Officier adjoint énergique et dévoué. A largement payé de sa personne pendant plus d'une semaine de combats, circulant nuit et jour sur des terrains pénibles et dangereux à parcourir pour veiller au ravitaillement en munitions de l'artillerie lourde de la division qui, grâce à lui, n'en a jamais manqué (**26 septembre – 5 octobre 1918**).

Le même :

Ordre de la brigade A. D. 124 n°61, du **12 janvier 1919** :

Officier très actif ayant fait preuve d'initiative, de courage et de sang-froid pendant les opérations sur **l'Aisne** à **Orfeuil**, en **octobre**, et à **Voucq**, en **novembre 1918**. Détaché à l'E. M. de l'A. D. comme officier de liaison d'un groupement d'artillerie lourde, a rempli cette mission d'une façon parfaite. Le **12 octobre**, a assuré lui-même la nuit et sous un violent bombardement la liaison avec son commandant de groupement.

Le lieutenant **GUILLON**, du 5^e Escadron du Train :

Ordre de la 125^e D. I. n°89 du **6 novembre 1918** :

Officier d'un allant et d'un esprit militaire remarquables. Quoique d'une classe ancienne, a été maintenu sur sa demande à la tête d'une formation de l'avant depuis le début de la campagne. Toujours prêt à marcher, prend la tête de ses convois de ravitaillement d'infanterie et de matériel de génie chaque fois qu'il y a danger. A fait preuve sous le feu et au cours de violents combats en

Historique du 5^e E. T. E. M.

Imp.-Lib. Militaire Universelle L. Fournier – Paris 1920.

numérisation : P. Chagnoux - 2011

Argonne 1915 et en **1916**, **Somme 1916**, **Aisne 1917** et **Oise 1918** des plus belles qualités de courage, de sang-froid et de mépris du danger.

Le lieutenant **CAILLAS**, ordre du Q. G. du 5^e C. A.

Officier très actif et très dévoué, chargé de l'organisation des travaux agricoles dans la zone avancée du corps d'armée, a obtenu par un travail opiniâtre de jour et de nuit des résultats remarquables malgré les difficultés nombreuses et des bombardements quotidiens.

Le lieutenant **BONFILS**, ordre de l'E. M. de la 6^e armée :

A constamment conduit depuis son arrivée au front sa section aux endroits les plus dangereux ravitaillant de nuit, réparant les routes de jour et payant de sa personne en toutes circonstances.

Les lieutenants **BIGAREL**, **CUEYSSON**, le sous-lieutenant **ESTIENNE**, le lieutenant **RENOYER**, le lieutenant **PAPI**, etc.

Le capitaine **QUIÉVREUX**, commandant la 62^e Cie du 5^e Escadron du Train :

Commandant d'unité énergique et plein d'entrain. Au cours d'un bombardement par avions du camp de la compagnie sous ses ordres, a fait preuve de courage et de beaucoup de sang-froid. A, par son attitude personnelle et grâce aux mesures qu'il a prises, maintenu l'ordre dans sa troupe, et réduit au minimum les pertes subies.

Le lieutenant **PINEAU**, commandant la 11 bis 5 cité à l'ordre de la 17^e division coloniale :

Officier aussi dévoué que consciencieux et brave. A montré aux **Dardanelles** sous les bombardements les plus violents, et depuis l'arrivée de la division en **Macédoine** les plus précieuses qualités de commandant d'unité.

Parmi les sous-officiers mentionnons :

L'adjudant **CHAUBET**, de la 5^e Cie de l'Escadron :

Engagé volontaire à l'âge de 55 ans. Sous-officier de premier ordre et constamment sur sa demande, en poste avance, donnant à tous ainsi un superbe exemple d'endurance, de courage et de dévouement.

Cité à l'ordre de la 9^e division.

Le maréchal des logis chef **BLANCHARD**, de la 62^e Cie bis du 5^e Escadron du Train :

Sous-officier d'un dévouement au-dessus de tout éloge. Pendant un bombardement du camp de la compagnie, s'est tenu constamment auprès de son capitaine commandant, assurant avec un remarquable mépris du danger la transmission des ordres donnés par cet officier, et donnant un bel exemple de courage et de calme.

Cité à l'ordre du Train de l'A. O.

Le maréchal des logis **BERG**, de la 55^e Cie du 5^e Escadron du Train. Cité à l'ordre de la 10^e division :

Sous-officier brave et énergique. Affecté au groupe de brancardiers divisionnaires au début de la campagne, a contribué par son calme et son sang-froid pendant les combats de **Fossé (30 août 1914)** à l'évacuation de plus de cent blessés sous le feu de l'ennemi.

Historique du 5^e E. T. E. M.
Imp.-Lib. Militaire Universelle L. Fournier – Paris 1920.
numérisation : P. Chagnoux - 2011

Enfin quelques conducteurs :

OIZIER (Maxime), du CVAD 205 :

Très bon soldat, s'est toujours signalé par son mépris du danger au cours des transports effectués dans les périodes **du 10 au 30 octobre 1916** et **du 25 février au 4 avril 1917**. Le **15 octobre** est allé chercher sous un bombardement intense ses deux chevaux échappés. ceux-ci ayant été tués a rapporté les harnachements.

QUARTON (René), du CVAD 205 :

Soldat consciencieux et brave. A toujours été un exemple pour ses camarades au cours des transports pénibles effectués dans la période **du 25 février au 5 avril**. S'était déjà particulièrement signalé le **15 octobre 1916** en se portant plusieurs fois sous un violent bombardement au devant de ses camarades pour leur prêter main-forte.

BALESTER de la 62^e Cie :

Très bon conducteur. Détaché à un GBD a toujours fait preuve de beaucoup d'endurance, de dévouement, de sang-froid au cours de nombreuses évacuations de jour et de nuit effectuées dans des conditions pénibles et souvent périlleuses, jusque sous le feu de l'ennemi. Avait fait déjà ses preuves aux **Dardanelles**.

DUCHESNE (Raphaël), conducteur de 2^e classe à la 29^e Cie du 5^e Escadron du Train :

Exécutant un transport à un poste avance, le **24 octobre 1916**, a été surpris par plusieurs obus. Blessé, a refusé de se laisser évacuer avant d'avoir achevé sa mission et ramené son attelage. Très bon soldat.

AUBERT (Louis), du CVAX 14 :

Dans la **nuît du 10 octobre 1916**, a fait partie d'un convoi de matériel qui a été pris sous un violent bombardement au cours duquel 1 homme et 2 chevaux du convoi ont été tués. A été blessé et a fait preuve de beaucoup de calme et de courage.

V. — LES MORTS AU CHAMP D'HONNEUR.

Lieutenant **ENJOLRAS** D. — Service Aéronautique.

1^{re} Compagnie :

MESTIVIER (Robert) ;
CHABROLLES (Albert) ;
GUICHARD (Paul).

2^e Compagnie :

Brigadier **BINET** ;
HUE (Gaston) ;
VIDALEMIE (Étienne).

4^e Compagnie :

GUELLIER (Louis).

6^e Compagnie :

BOUTEILLE (Désiré) ;
MARY (François).

8^e Compagnie ;

GUILLONNEAU (Georges) ;
VOISIN (Julien).

9^e Compagnie :

SIGNORET (Constant) ;
ROUX (Louis) ;
SECRÉTIN (Pierre) ;
CUGGIAT (Augustin) ;
HACAULT (Albert).

11^e Compagnie bis :

BOLTZ (Victor) ;
JAY (Louis) ;
COHEN (Henri) ;
DALVERNAY (Firmin) ;
GUENERIE (Alfred) ;
RAUFASTY (Henri) ;

LACHÈVRE (René) ;
NICOUX (Jean) ;
GOMES (Émile) ;
HADOU EL DJILALI.

12^e Compagnie :

BOYER (Jean) ;
JEAN (Marie) ;
AOUAK BOUALEUR.

12^e Compagnie bis :

Maréchal-des-Logis **POLICE** (Léon) ;
BLANCHET (Léon) ;
BARRE (Henri) ;
Maréchal-des-Logis **DORME**.

16^e Compagnie :

CHAABNA (Ahmed) ;
BOUABANI (Mohamed) ;
CASTAGNE (Laurent) ;
BENLOULI (Cheril) ;
BEN SEHMEDI (Lakdar).

21^e Compagnie :

RICHEZ (Louis).

23^e Compagnie :

PELLETIER (Paul) ;
TRASSARD (Louis) ;
TINGAUD (Paul-Jean).

25^e Compagnie :

RENAUD (François) ;
CLOUSIER (Emmanuel) ;
GONI (Louis) ;
CHESNEAU (François) ;

Historique du 5^e E. T. E. M.
Imp.-Lib. Militaire Universelle L. Fournier – Paris 1920.
numérisation : P. Chagnoux - 2011

THOMAS (René) ;
CERCEAU (Georges) ;
VION (Gaston) ;
MOURET (François) ;
POSTAUX (Henri) ;
GUILHEM (Dominique) ;
ROCHE (René) ;
FERRARI.

29^e Compagnie :

MORIN (Simon).

30^e Compagnie :

HAUTREUX (Victor).

31^e Compagnie :

MATHE (Émile) ;
SAUNIER (Frédéric) ;
ROGER (Étienne) ;
BIAULT (René) ;
Brigadier **BARREZ**.

33^e Compagnie :

Maréchal-des-Logis **MICHEL** (L.).

53^e Compagnie :

MASNEUF (Émile) ;
Brigadier **FOURCOZ-COYAT** (L.).

55^e Compagnie :

Brigadier **LONGIN** (Gustave) ;
BERTRAND (Antoine).

62^e Compagnie :

Brigadier **ÉDOUARD** (Charles) ;
BURY (Zéphirin).

70^e Compagnie :

SAMVAL (Mayeul) ;
PROVOST (Albert).

114^e Compagnie :

NOUFEL (Ahmed) ;
ZEBRI (Bouzid).

114^e bis Compagnie :

BELGACEM (ben Tifour).

112^e Compagnie bis :

RIAS (Maurice).

161^e Compagnie :

AHMED (Ben).

Service Aéronautique :

Maréchal-des-Logis **COGNARD** (L.).

Service Automobile :

S.-L. **PEGUY** (R.) T. M. 441 ;
TONDU (Placide) T. M. 56 ;
AMARES (Félix) T. M. 56 ;
JURME (Mathieu) T. M. 162) ;
BERTRAND (Simon) T. P. 505.

VI. — CONCLUSION.

De l'examen de cette longue liste des morts au champ d'honneur, à laquelle il faudrait ajouter une liste bien plus longue encore de blessés de guerre, ainsi que l'examen des citations obtenues au cours de la campagne, il résulte que le 5^e Escadron du Train a, partout où il est passé, exactement rempli son devoir.

Pendant ces quatre années et demi de bataille, sur tous les fronts aussi bien en **France** qu'en **Algérie** ou en **Orient**, partout où la Patrie réclamait ses services, il les a donnés de grand cœur.

Ce sera pour lui le plus beau titre de gloire d'avoir été représenté là où la tâche était la plus rude, dans tous ces combats où nos armes sont revenues couvertes de lauriers.

Morts dont le sacrifice nous a valu la Victoire, vous qui dormez des rives de **la Marne** à celles de **l'Aisne**, dans **le Sud-Algérien** et dans la plaine de **Monastir**, devant vos tombes nous nous inclinons profondément. Nous aurons pour vous le culte du souvenir et vos noms resteront gravés dans nos mémoires. Vous nous rappellerez que si notre rôle fut modeste, il ne fut pas sans péril et que nous pouvons revendiquer fièrement notre part de la Victoire commune à laquelle nous avons collaboré de tout notre cœur et de toutes nos forces.

