Titre : **2ème REGIMENT DU GENIE** **COMPAGNIE 5/15** **HISTORIQUE** **1915-1919**	Référence : **ANCESTRAMIL** **Génie** **1914-1918**
Auteur :	Origine : **Collection Jean-Luc DRON**
Référence : **IMPRIMERIE FIRMIN ET MONTANE** 1920	Transcripteur : **Paul CHAGNOUX** Date : **2010**

Ancestramil

Historique de la C^ie^ 5/15 du 2^e^ Régiment du Génie
Imprimerie Firmin et Montane – 1920
numérisation : P. Chagnoux - 2010

HISTORIQUE

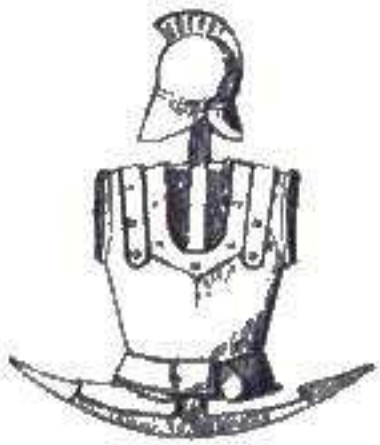
DE LA

COMPAGNIE 5 / 15

DU 2ème REGIMENT DU GENIE

(Compagnie divisionnaire de la 156^e^ D. I.)

Un ami



MONTPELLIER

Imprimerie FIRMIN et MONTANE

Quai du Verdanson et 3, rue Ferdinand-Fabre

---o---

Historique de la C^ie^ 5/15 du 2^e^ Régiment du Génie
Imprimerie Firmin et Montane – 1920
numérisation : P. Chagnoux - 2010

1920

HISTORIQUE

DE LA

Compagnie 5 / 15

du 2^e^ Régiment du Génie

(Compagnie divisionnaire de la 156^e^ D. I.)

-----o-----

FORMATION DE LA COMPAGNIE
(18 mars 1915)

La compagnie 5-15 est constituée au dépôt du 1^er^ Génie, alors replié à Montpellier, à la date du 18 mars 1915.
Sous les ordres du capitaine **VARNIER**, elle comprend trois officiers, vingt sous-officiers, dix-sept caporaux, deux cent treize sapeurs-mineurs, un brigadier et seize sapeurs-conducteurs.
Deux jours plus tard, elle quitte Montpellier, et va cantonner à Lamanon près de Salon. Elle y stationne environ six semaines, ce qui permet de parfaire l'instruction des éléments disparates qui ont servi à la former.

EXPÉDITION DES DARDANELLES
(5 mai 1915 – 30 septembre 1915)

A partir de ce moment, la 5-15 fait partie de la 2^e^ D. I. du corps expéditionnaire d'Orient, formé par la 156^e^ D. I. Elle débarque sans incident le 6 mai, entre le cap Helles et les ruines de Sedd-ul-Bahr au sud de la presqu'île de Gallipoli.
Après avoir traversé le plateau au nord de Sedd-ul-Bahr et la plaine de Morto-Bay, la compagnie arrive en vue des lignes. Par bonds successifs les sections se placent isolément au contact de l'infanterie dans les tranchées. Au cours de cette progression, elles éprouvent leurs premières pertes : un sergent et neuf sapeurs sont blessés grièvement.
La première attaque à laquelle participent les sapeurs, le 8 mai, ne réussit pas mais elle confirme, par leur entrain et leur conduite superbes, tout l'espoir mis en eux.
De nouvelles dispositions sont prises alors en vue des opérations à effectuer. L'organisation défensive du secteur est entreprise et jour et nuit les sapeurs travaillent inlassablement. Le Q. G. et les services de la D. I. sont installés sur les pentes descendant vers la Kanli-Dere tandis que la 5-15 bivouaque au nord de Morto-Bay. Dans ce terrain sablonneux les abris, ne pouvant être coffrés, sont

Ancestrami

de simples excavations sans sécurité aucune. C'est dans ces conditions d'inconfort et d'insécurité que les troupes de la D. I. bivouaquèrent pendant cinq mois, exposées non seulement aux projectiles ennemis venant des batteries de la presqu'île mais encore au tir des batteries de la côte d'Asie à peine distantes de quatre kilomètres et dont les coups les prenaient de revers.
La compagnie, au cours des nombreux travaux qui lui sont confiés, éprouve de sérieuses pertes. D'un côté la fièvre typhoïde et la dysenterie commencent à faire des ravages dans le corps expéditionnaire. Ces épidémies, ajoutées aux privations et à la rigueur d'un climat meurtrier, réduisent la compagnie du quart de son effectif. Les pertes sont comblées en partie par l'arrivée à la 5-15 de renforts comprenant : six sous-officiers, trois caporaux et quarante sapeurs.
Cependant, en un temps relativement court, les sapeurs ont avancé nos premières lignes à 200 mètres en moyenne de l'ennemi et cette progression, bien que dangereuse, continue par la suite.
Pendant une deuxième attaque, qui échoua le 22 mai, malgré une forte préparation d'artillerie néanmoins insuffisante, le sapeur **ZERBIB**, infirmier, releva des blessés sous un feu meurtrier et sa conduite, digne d'éloges, lui valut une citation à l'armée.
A nouveau, le 4 juin, les troupes de la quatrième brigade mixte vont à l'assaut des tranchées ennemies. La troisième section de la compagnie 5-15 chargée de creuser un boyau travaille sous un feu violent de mousqueterie et d'artillerie subissant des pertes très élevées. Sa belle conduite est récompensée par la citation à l'ordre de l'armée suivante :

« La troisième section de la compagnie 5-15 du 1^er^ Génie, lors d'une attaque contre les positions turques très fortement organisées, a été chargée d'établir, en plein, jour, un boyau de communication à proximité des tranchées. Les deux sergents ayant été mis hors de combat dès le début, les sapeurs ont continué à travailler pendant sept heures sous un feu des plus violents, sont parvenus dans le voisinage des ouvrages turcs et se sont repliés sur ordre, après avoir perdu dix-neuf hommes sur quarante. »

Le sergent **PIZE** et le sapeur **GIRMA** de la section qui se distinguent spécialement sont cités à l'ordre de l'armée en ces termes :

« ***PIZE**, sergent à la compagnie 5-15 du Génie : Depuis le début des opérations, a exécuté avec une réelle compétence les travaux les plus périlleux. Est tombé grièvement blessé le 4 juin, après avoir franchi le parapet de la tranchée de première ligne à la tête de ses hommes*. »

« ***GIRMA**, sapeur à la compagnie 5-15 du Génie : Pendant l'attaque du 4 juin 1915 a travaillé durant sept heures en tête d'un boyau de communication poussé sous un feu violent à quelques mètres des retranchements ennemis, contribuant à maintenir le moral d'un détachement dont presque tous les hommes furent tués ou blessés.* »

A cette époque on commence à souffrir du manque d'eau et on a de sérieuses inquiétudes pour les mois suivants. D'actives recherches sont alors entreprises et de nouveaux points d'eau découverts par le sous-lieutenant **BILIOTTI**.
Grâce à une organisation plus judicieuse des premières lignes (réduction de la largeur de tranchée, création de traverses et d'abris, installation de gradins de franchissement) une nouvelle attaque est tentée le 21 juin avec le maximum de chance de succès par le 176^e^ R. I. La position turque du Haricot est enlevée en partie du premier élan. Après l'assaut auquel la 5-15 a participé, quatre boyaux sont creusés par les sapeurs pour relier le terrain conquis à la tranchée de départ.

Pendant quinze heures consécutives, le travail est poursuivi sous un feu violent d'artillerie et d'infanterie. Les hommes ne bronchent pas, mais les pertes s'élèvent à près de 50 % de l'effectif engagé.
Pour sa belle tenue dans ce combat, la 5-15 est citée à l'ordre de l'armée (le texte de la citation n'a pu être retrouvé malheureusement, malgré de nombreuses recherches).
Le caporal **CARRIÈRE** et le sous-lieutenant **BILIOTTI** sont cités à l'ordre de l'armée, dans les termes suivants :

« ***CARRIÈRE***, *caporal à la compagnie 5-15 du Génie : S'est conduit en héros à l'attaque du 21 juin. Blessé au ventre et se sentant perdu, s'est fait adosser au revers du boyau de communication que ses hommes établissaient sous un feu meurtrier, les a encouragés à continuer leur travail sans s'occuper de lui et est mort ainsi, sur place, après deux heures de souffrance supportées avec une résignation admirable.* »

« ***BILIOTTI***, *sous-lieutenant au 1er Génie : Dirige, depuis le début des opérations, avec une grande compétence, tous les travaux dont il est chargé.*
« A fait preuve de beaucoup d'énergie et de sang-froid au combat du 21 juin. »

Les sergents **BIDON** et **CHÈVRE** méritent les citations suivantes à l'ordre du corps expéditionnaire d'**Orient** :

« ***BIDON***, *sergent à la compagnie 5-15 du Génie : Brillante conduite au combat du 21 juin, où il a dirigé des travaux périlleux avec une inlassable énergie, malgré toutes les difficultés d'exécution. A pris, dans un moment critique, le commandement d'une section d'infanterie privée de chefs.* »

Sergent CHÈVRE, du 1er régiment du Génie :
« *Déjà cité à l'ordre du corps expéditionnaire d'Orient.*
« A repris, sous un feu violent, le commandement d'une fraction désorganisée par la perte de tous ses gradés, a remis de suite les différentes équipes en chantier et a assuré la continuité du travail pendant toute la journée et la nuit, en allant de l'un à l'autre sans souci du danger. »

Une attaque anglaise, le 23 juin, réussit et afin de ne pas laisser aux Turcs le temps de se réorganiser fortement, une opération est projetée pour le 30. Là encore, les sapeurs se distinguent par leur bravoure et leur mépris du danger. Entre toutes, la conduite du caporal VIROT est digne d'éloges. Seul, il tint tête, dans un boyau, à de nombreux assaillants qu'il arrosa de grenades, permettant ainsi l'installation d'une mitrailleuse qui, par suite, rendit de grands services. La Médaille militaire avec citation à l'armée lui furent décernés quelques jours après.
Fin juillet, il ne restait plus à la compagnie que trente hommes de tous ceux qui avaient débarqué quelques mois auparavant. Aussi, un repos fut-il jugé nécessaire pour toutes les troupes du corps expéditionnaire, qui, tour à tour, allèrent passer huit jours dans l'île de Ténedos, près de la côte d'Asie. Cette mesure eut d'excellents effets pour les hommes de la compagnie.
Pendant un mois, la compagnie tour à tour organise le terrain et prend part à des attaques. Le 6 août, une offensive, combinée avec un débarquement dans la baie de Servola, est déclenchée pour permettre aux Anglais de s'installer dans la presqu'île au nord de Gallipoli et de couper l'armée turque.
Après cinq jours de combats acharnés où les Australiens firent des prodiges, les Turcs constamment

renforcés, reprirent ce qu'ils avaient perdu.
Ce fut la dernière attaque tentée par la 2^e^ D. I. Devant un ennemi supérieur en nombre, mieux ravitaillé, moins déprimé par le climat, le parti le plus sage était de conserver le terrain si chèrement acquis et de consolider les positions.
Durant les mois d'août et septembre, de nouvelles parallèles sont creusées, des points d'eau sont découverts, une route empierrée et une voie de 60 allant du port aux lignes sont construites. Enfin, le matériel étant arrivé, on travaille à la construction d'abris. Si les pertes dues à l'ennemi sont faibles pendant cette période, celles dues au paludisme et surtout à la jaunisse sont très nombreuses. Aussi est-ce avec plaisir que tous, gradés et sapeurs, apprennent qu'ils vont quitter cette terre inhospitalière sur laquelle tant d'entre eux sont déjà tombés. Le 30 septembre, en effet, la compagnie embarque au cap Helles.

PREMIÈRE CAMPAGNE EN SERBIE
(octobre 1915 – décembre 1915)

Son effectif est alors de trois officiers, quinze sous-officiers, seize caporaux et cent quarante sapeurs-mineurs. Elle prend place à bord de « ***la Gaule*** »et après avoir stationné quarante huit heures à Moudros, dans l'île de Lemnos, elle débarque à Salonique. Elle participe, pendant quelques jours, à l'établissement du camp de Zeitenlich, à deux kilomètres au nord-ouest de la ville.
Les Bulgares ayant envahi la Serbie, la compagnie va s'installer en bivouac près de Stroumitza Station (Serbie). Trois sections sont détachées près de Guevgueli, pour mettre en état une route défoncée. Au retour, le train est bombardé par les Bulgares près du pont de Davidovo sur le Vardar, mais il réussit à amener sans encombre hommes et munitions jusqu'à Stroumitza Station (Serbie). La section avait organisé pendant ce temps le village de Hudova.
Le lendemain 23 octobre, le détachement bulgare, fort de six mille hommes, ayant éprouvé, au cours de la journée précédente, de lourdes pertes, renonce à s'emparer du pont et se retire.
Au début de novembre, la compagnie entreprend la construction d'une route destinée à doubler la voie ferrée entre Mirova et Demir-Capou. Malgré l'activité déployée par tous et l'aide apportée par huit cents travailleurs civils, elle ne peut être terminée assez tôt. Le 4 décembre ordre est donné d'arrêter ce travail, la retraite des troupes se précipitant devant l'invasion bulgare. La destruction du pont de Stroumitza est préparée, en même temps qu'un pont volant et un bac à traille sont installés de façon à assurer la communication entre les deux rives après la destruction du pont.
Le 8 décembre, la 5-15 reçoit l'ordre de se replier. Elle se retire en trois groupes : la première section, conduite par le sous-lieutenant **BILIOTTI**, arrive le lendemain à Topcin par chemin de fer, après avoir fait sauter le pont de Stroumitza ; une section commandée par le lieutenant **BASTIEN** suit la piste reconnue sur la rive gauche du Vardar ; les deux autres sections, sous la direction du capitaine **VARNIER** partent comme soutien d'un groupe d'artillerie ; relevées ensuite de cette mission, elles aménagent le gué de la Petrovska.
Tous les éléments de la compagnie se trouvent groupés dans la matinée du 10 décembre sur la rive gauche du Vardar un peu en aval du pont de Guevgueli. Afin de s'opposer aux incursions des comitadjis sur notre chemin de retraite, Guevgueli, Bagarodiga. Nakukovo, ponts et gués sont mis dans cette région sous la garde des sapeurs, mais bientôt les troupes continuant leur retraite, la 5-15 se replie vers Nakukovo, puis vers Karnsuli.
Mais la frontière gréco-serbe est passée et les attaques des Bulgares ne sont plus à craindre. Et le 15

décembre, nous retrouvons la compagnie tout entière à Topcin.

CAMP RETRANCHÉ DE SALONIQUE
(décembre 1915 – mai 1916)

Pendant qu'une section reste à Topcin pour installer les bureaux du Q. G. de la division, la 5-15 se rend à Vatiluk où elle est forcée de bivouaquer, le village ayant été complètement détruit au cours des précédentes guerres balkaniques. Avec les compagnies 5-65 et 23-2 elle travaille à l'organisation du camp retranché de Salonique entre le Vardar et la route de Salonique à Sérès. Le sous-secteur compris entre les signaux de Verloudja et de Boukardza lui est affecté.
Une ligne de résistance et une ligne de repli sont aménagées d'abord avec hâte, de crainte d'une attaque bulgare. Puis on organise soigneusement les parallèles en créant de nombreux abris pour hommes et des casemates en béton pour mitrailleuses.
Le temps passé au camp retranché peut être considéré comme une période d'instruction dont les gradés et même les sapeurs tirèrent le plus grand profit. Ils purent aussi se remettre des fatigues des deux campagnes précédentes et à nouveau l'état sanitaire de la compagnie fut excellent.
Après le mois de mars 1916 l'armée d'Orient, renforcée par des troupes anglaises et une nouvelle division française, pousse quelques unités d'infanterie au contact de l'ennemi fortement organisé de l'autre côté de la frontière ; deux sections de la compagnie sont affectées à l'un de ces détachements et pendant un mois exécutent des travaux d'aménagement de piste.
Fin avril, l'armée d'Orient quitte le camp retranché de Salonique dont la garde est laissée aux indochinois et aux malgaches et établit son nouveau front sur la Strouma et le Kroucha Balkan entre le lac Dojran et le golfe d'Orfano. La 5-15 participe à ce mouvement et cantonne à Jenijoj où elle se trouve tout entière le 7 mai 1916.
Pendant cette période de calme, plusieurs changements se sont produits à la compagnie. Le lieutenant **BASTIEN**, nommé capitaine, est remplacé par le lieutenant **ANDRÉ**. Le médecin aide-major **JEANTETET** prend la place du médecin auxiliaire **PERRICAULT**. Un sergent et vingt sapeurs arrivent en renfort en mars. De plus on commence à accorder, en février, quelques permissions de huit jours pour la France.
Le capitaine **VARNIER** part avec un premier détachement de douze hommes mais ces départs sont bientôt suspendus pour ne reprendre qu'en 1917.

EN SECTEUR PRÈS DE DOJRAN — TRAVAUX SUR LE VARDAR
(mai 1916 - août 1916)

La compagnie s'installe en bivouac, au sud du Djol Ajak, déversoir du lac Djoran le 30 avril 1916.
Aussitôt installée, elle construit un pont de pilots légers sur cette rivière près de Jenikoj, puis elle commence l'aménagement de la piste de Jenikoj à Janes où se fait le ravitaillement des troupes du secteur.
Mise à la disposition du colonel **RUEF**, commandant la 312^{e} brigade, la 5-15 coopère en même temps à l'organisation défensive du secteur.
Insuffisamment forte pour déloger l'ennemi du massif de la cote 535 qu'il détenait, notre armée se

tient simplement au contact des Bulgares pour les fixer et les empêcher d'avancer. Nos lignes sont établies à une distance variant de 1.000 à 3.000 mètres des positions ennemies.
En dehors de quelques coups de mains et des bombardements habituels, ces positions ne sont pas sérieusement attaquées pendant le séjour de la division dans le secteur. Aussi les travaux se sont-ils poursuivis sans incident remarquable. Parmi ceux-ci, il convient de signaler l'achèvement entre Kilindir Cugunci, d'une route turque établie vers 1880 et qui n'avait jamais servi, les ponts n'ayant pas été construits. La 5-15 établit ainsi six ponts ou ponceaux en ciment armé.
Le 5 juin la compagnie quitte son bivouac de Jenikoj et vient s'installer près de Rates sur la pente sud d'un mamelon appelé le « Geai Bleu ». Elle passe deux mois dans cette région ; deux mois durant lesquels elle a beaucoup à souffrir de la chaleur et du paludisme qui causèrent de nombreuses évacuations.
La division tout entière descendant au repos, deux sections cantonnent à Gumendze-Station et les deux autres à Karasuli où elles établissent un gué sur le Vardar, large en cet endroit de 250 mètres. Réunies ensuite à Gumendze-Station, les quatre sections aménagent la gare et ses abords, puis à Bohemica elles participent à la construction d'un pont de pilots de 450 mètres de longueur qui, abandonné le mois suivant, ne fut terminé qu'en 1917.
Le 31 août nous retrouvons la compagnie à Verria où elle a été transportée en chemin de fer.

OPÉRATIONS DANS LA RÉGION DE MONASTIR
(septembre 1916 – août 1917)

L'entrée en guerre de la Roumanie, en août 1916, permet non seulement d'arrêter la retraite serbe, mais encore de passer immédiatement à l'offensive. Cependant, il importe de remettre en état la seule route utilisable pour le ravitaillement des troupes appelées à opérer au sud-ouest du lac d'Ostrovo (route Verria – Monastir). La 5-15, aidée par trois compagnies de zouaves territoriaux et deux compagnies de Russes, réfectionne la route sur un parcours de trente kilomètres au-delà de Verria et le 17 septembre, arrive à Eksisu. Des travaux de route lui sont de nouveau confiés et poussés activement jusqu'au début d'octobre.
Le 6 octobre, deux sections rétablissent, sur la Sakuleva, un pont praticable aux camions lourds que les Bulgares, dans leur retraite vers Kenali à la frontière serbe, ont fait sauter. Ce travail, accompli dans des conditions très difficiles, vaut à la compagnie une lettre de félicitations du général **ROQUES**, alors ministre de la guerre et en tournée d'inspection à l'armée d'Orient.
Une attaque contre les lignes de Kenali, précédée d'une grosse préparation d'artillerie, est faite le 14 octobre. L'opération ne réussit pas, malgré les efforts des assaillants. Une section de la 5-15, qui participe à cette affaire, construit des passerelles pour l'infanterie sur le ruisseau de Kalenik.
L'ennemi, dont les positions de Kenali sont devenues intenables, fortement endommagées par notre artillerie et inondées dans la plaine à l'ouest du village, se retire au-delà de la Bistrica. Puis, menacées par l'avance de l'armée serbe, ces lignes tombent entre nos mains, et nous entrons dans Monastir, mais la ville reste sous le feu des batteries bulgares installées sur les hauteurs avoisinantes d'où on ne peut les déloger.
Au cours de cette avance, la compagnie remet en état les routes défoncées et construit rapidement de nombreux ponts et ponceaux sur l'Ostrecka, la Viro et la Bistrica. Puis elle travaille à la réfection de la route de Monastir à Novak, permettant d'opérer la jonction des troupes occupant la région de Monastir avec celles placées dans la boucle de la Cerna. Sous la direction du capitaine **VARNIER**

et de l'adjudant **BERLAN**, les sapeurs construisent très bravement et très habilement quatre ponts sur la route de Monastir, sans éprouver de pertes, bien que copieusement bombardés, en tir direct, à quatre kilomètres, par l'artillerie bulgare.
Le capitaine **VARNIER** et l'adjudant **BERLAN** furent cités à l'ordre de l'armée dans les termes suivants :

« **VARNIER LANDRY**, capitaine commandant la compagnie 5-15.
« *Officier énergique et courageux, dont la compagnie a été citée à l'ordre de l'armée pour sa magnifique tenue au feu, aux combats du 21 juin, aux Dardanelles. A rétabli, de jour, dans des conditions de rapidité remarquables, quatre ponts exposés à la vue et au tir violent de l'artillerie ennemie, donnant à ses sapeurs, sous le bombardement, le plus bel exemple de calme et de courage réfléchi. S'est distingué, depuis un an qu'il est à l'armée d'Orient, par son activité infatigable et la rapidité avec laquelle il a toujours mené à bien tous les travaux qui lui étaient confiés.* »

« **BERLAN** (**Henri),** adjudant à la compagnie 5-15.
« *Sous-officier remarquable par son courage et son énergie. A toujours montré, dans un commandement qu'il exerce depuis dix-huit mois, les plus belles qualités d'endurance et de volonté.*
« S'est particulièrement distingué pendant la construction, en plein jour, de ponts soumis à un tir direct et très violent de l'artillerie ennemie. »

En vue d'une attaque possible de la part de l'ennemi, des positions de repli sont aménagées dès les premiers jours de décembre. De nombreux ponts sont établis pour permettre l'écoulement facile en cas de retraite, du matériel et des convois. Les sapeurs commencent aussi des abris en galeries sous le mamelon de Bratindol.
Pendant une attaque, en mars 1917, sur le Perisseri, dans le massif de Baba Planima, à 2.000 mètres, la 4^{e} section, qui se distingue, est l'objet d'une citation. Une nouvelle attaque a lieu, le mois suivant, à laquelle prend part la 1re section. Cette section est citée, tant par sa belle tenue dans cette offensive, que pour avoir enlevé, dans les nuits suivantes, un mortier ennemi resté en position entre les lignes. (Les textes des deux citations ci-dessus sont restés introuvables, malgré les nombreuses recherches faites).
Les mois de mai, juin et juillet se passèrent, dans le même secteur, sans changements notables pour la compagnie ; occupées à des travaux de pistes et d'aménagements divers, les sections se relèvent réciproquement de mois en mois.
Pendant cette période, les pertes de la compagnie sont de deux tués et six blessés.

La division tout entière étant relevée, la 5-15 va stationner dans la région Kuckovini, Negovani, Kotori. Les sapeurs sont mis à contribution pour améliorer des pistes, aménager des lavoirs et des abreuvoirs, mais effectivement ils ne prennent aucun repos.
Le lieutenant **ANDRÉ**, tant comme chef de section, que comme commandant de compagnie, en remplacement du capitaine **VARNIER**, est cité à la D. I. et nommé capitaine, le 15 juillet. Le capitaine **VARNIER** est, à la même date, décoré de la Légion d'honneur.
A cette époque, des permissions sont accordées aux hommes ayant plus de dix-huit mois de présence en Orient. Beaucoup d'entre eux restent en France et la compagnie perd ainsi ses meilleurs éléments.

EN ALBANIE
(septembre 1917 – septembre 1918)

La 5-15, malgré ses nombreuses pertes et grâce à un renfort de trente Français et quatre vingt indigènes, compte à son effectif cent soixante hommes. Elle se rend près de **Florina** où se concentre une division qui doit, en Albanie, repousser les Autrichiens de notre ligne de communication de Santi quaranta, vers l'Adriatique.
Après plusieurs étapes, nous retrouvons la compagnie dans la région montagneuse de Koritza. Les voitures sont abandonnées et remplacées par des mulets, qui transportent vivres et outils. Cependant, malgré la fatigue des étapes, les sapeurs travaillent courageusement à l'aménagement des pistes.
L'attaque se fait le 8 septembre au matin. L'effort des troupes est porté principalement sur le secteur montagneux, assez facilement organisé par les Autrichiens. Chacun des pelotons est affecté à un régiment d'infanterie et établit des passages sur le Devoli, pour permettre à nos colonnes de poursuivre l'ennemi en retraite ; l'offensive est arrêtée, alors que Pogradec vient de tomber entre nos mains.
Des travaux de réfection de route et de construction de pistes sont alors confiés aux sapeurs de cette région, assistés par cinq cents ouvriers civils. Jusqu'au 18 janvier, la compagnie reste dans la région de Pogradec, pour continuer les travaux entrepris.
Puis deux sections sont détachées au secteur « Entre les Lacs », à Popli et Garica. Les deux autres restent dans la région de Pogradec ; cette répartition dure jusqu'au 25 mars. La compagnie est alors félicitée par le général commandant d'armée, pour la rapidité avec laquelle elle a construit sept kilomètres et réfectionné plus de trente-cinq kilomètres de route.
D'avril en août, deux sections sont en ligne à la Griffe et travaillent exclusivement à la construction d'abris de demi-section dans le roc. Les autres exploitent les bois de Gorica et installent une scierie, mais la division est relevée et la compagnie est mise en route, le 2 septembre, à destination de Holeven, entre Florina et Monastir, où elle arrive le 11 septembre.

FIN DE LA CAMPAGNE DE SERBIE
(septembre 1918 – décembre 1918)

Une offensive formidable est préparée contre la Bulgarie, abandonnée par les Allemands, qui retirent leurs divisions pour les envoyer sur le front occidental, et par les Turcs, qui mettent peu d'empressement à fournir des troupes. La 5-15 est alors envoyée au nord de **Monastir**. C'est à ce moment que le capitaine **VARNIER** part en France ; le lieutenant **POTIN**, arrivé la veille, prend le commandement de la compagnie.
L'attaque serbe, commencée le 15 septembre, perce les lignes bulgares dès le deuxième jour. Progressivement, l'attaque s'étend aux autres secteurs et bientôt Gradoko tombe entre nos mains.
Le 20 septembre, la compagnie prend part à l'attaque. La tâche consiste à mettre en état la route de Monastir à Prilep, tout en restant en liaison avec l'infanterie. Le bombardement cause quelques pertes parmi les travailleurs, on compte deux tués et six blessés. Quelques jours après, le capitaine **BÉRANGER** prend le commandement de la compagnie. Des travaux du même genre sont confiés à

la 5-15 jusqu'au 30 septembre, date à laquelle la Bulgarie, craignant l'invasion de son territoire et les représailles que les cruautés commises par ses troupes en Serbie lui font redouter, demande et obtient un armistice.
La compagnie rétrograde alors vers Resna, puis passe à Obernik, Lopacita, Mogilo, où elle réfectionne la voie ferrée entre Monastir et Prilep. L'état sanitaire est alors très mauvais ; du fait de l'épidémie de grippe, cent vingt hommes sont évacués, dont vingt-sept succombent dans les hôpitaux.
Le 27 décembre, la compagnie embarque à bord de « *l'Amazone* », à l'effectif de deux officiers, quatorze sous-officiers, cent sept caporaux et sapeurs. Elle laisse à Sèdes deux sous-officiers, vingt-trois sapeurs, sous le commandement du lieutenant **BONNET**.

EN RUSSIE ET EN ROUMANIE
(janvier 1919 – août 1919)

Elle débarque le 1er janvier 1919 à Odessa et va cantonner aux docks n° 2 où la rejoint le 19 janvier le détachement resté à Sèdes. Jusqu'au 15 mars les sapeurs sont employés dans Odessa à des travaux d'aménagement des cantonnements.
Un détachement sous les ordres du lieutenant **POTIN** part par voie ferrée le 20 mars et débarque à Cerbka. Il doit procéder à des destructions sur la voie Odessa – Kiew, axe de marche de l'armée rouge du général **GREGORIEFF**.
Les troupes grecques et alliées se retirent sous la poussée des armées russes et font sauter plus de trente ponceaux métalliques, mettant la voie hors de service sur 25 kilomètres.
Le lieutenant **POTIN** et le sergent **PASTIGO** qui se distinguèrent particulièrement furent cités à l'ordre de la 30^{e} D. I. dans les termes suivants :

« **Lieutenant POTIN**, de la compagnie 5-15 du 2^{e} Génie :
« *A fait preuve d'un sang-froid, d'un courage et d'un dévouement remarquables en faisant sauter le 20 mars 1919, juste à temps pour arrêter un train blindé ennemi, un pont métallique situé à trois kilomètres en avant de nos lignes, puis en détruisant à la cheddite le 28 mars, avec l'aide d'un seul sergent, trois kilomètres de voie ferrée au cours d'un combat.* »

« **Sergent PASTIGO** Antoine, de la compagnie 5-15 du 2^{e} Génie :
« Avec un dévouement admirable et un complet mépris du danger, a exécuté à la cheddite la destruction d'un pont métallique et celle de trois kilomètres de voie ferrée sous le feu de l'ennemi. »

Le 5 avril, la compagnie qu'a rejoint le détachement de Cerbka quitte Odessa, et cantonne successivement à Gros Liebenthal, à Karvelina et à la gare de Gierla. Après le passage de l'armée volontaire russe, des troupes grecques, polonaises et françaises, elle détruit les ponts à l'embouchure du Dniester.
Elle se retire alors à Chabas où le capitaine **HUGUES** rejoint la 5-15 dont il prend le commandement.
Pendant trois mois, les sapeurs sont employés à des travaux divers, en particulier à la réfection des routes. Puis la compagnie, emmenée en chemin de fer, franchit le Danube et arrive à Galatz, le 15 juillet.

Amestami

Elle embarque bientôt à destination de Varna le 11 août. A la date du 25 août 1919, la 5-15 dont l'effectif est de trois officiers, un adjudant et vingt sapeurs est dissoute. Les éléments sont affectés à la compagnie du Parc 19-35, de nouvelle formation.

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

Ancestramil

Historique de la C^{ie} 5/15 du 1er Régiment du Génie
Imprimerie Firmin et Montane – 1920
numérisation : P. Chagnoux - 2010

LISTE des GRADÉS et SAPEURS

de la Compagnie 5/15

MORTS AU CHAMP D'HONNEUR

---o----

BRUGNET (Jules)	sapeur-mineur	tué le **19 mai 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
BÉRARD (Georges)	sapeur-mineur	tué le **10 mai 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
CLOGENSON (Achille)	sapeur-mineur	tué le **8 juin 1915**	**presqu'île de Gallipoli**.
BOURGUIGNON (André)	sergent	tué le **7 juin 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
GOBIER (Édouard)	sapeur-mineur	tué le **20 mai 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
DUTARD (Adolphe)	sapeur-mineur	tué le **20 juin 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
MANGIN (Maurice)	sapeur-mineur	tué le **2 juin 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
PEZET (Toussaint)	sapeur-mineur	tué le **4 juin 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
AIMARD (Auguste)	sapeur-mineur	tué le **20 mai 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
VERILHAC (Henri)	sapeur-mineur	tué le **27 mai 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
MOUCADEL (Jacques)	sapeur-mineur	tué le **7 juin 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
MÉNIVAL (Félicien)	sapeur-mineur	tué le **22 juin 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
BONTEMPS (Paul)	sapeur-mineur	tué le **21 juin 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
PERRIN (Georges)	sapeur-mineur	tué le **21 juin 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
BRULE (Henri)	sapeur-mineur	tué le **21 juin 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
DARNAUCHANS (Daniel)	sapeur-mineur	tué le **30 juin 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
GROSJEAN (Jules)	sapeur-mineur	tué le **21 juin 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
BECKER (Édouard)	sapeur-mineur	tué le **24 juin 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
CLÉMENCE (René)	sapeur-mineur	tué le **29 juin 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
GRIEU (Émile)	maître-ouvrier	tué le **30 juin 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
BÉZIER (Alphonse)	sapeur-mineur	tué le **17 juin 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
AILLOT (Joseph)	sapeur-mineur	tué le **13 juillet 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
BOCAGE (Julien)	sapeur-mineur	tué le **12 juillet 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
NIGUES (Joseph)	sapeur-mineur	tué le **21 juin 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
FOSSARD (Alexandre)	sapeur-mineur	tué le **12 juillet 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
MARIN (François)	sapeur-mineur	tué le **9 août 1915**	à **Moudros**.
CARRIÈRE (Joseph)	caporal	tué le **21 juin 1915**	à **Sedd ul-Bahr**.
SABROU (André)	sapeur-mineur	tué le 15 août 1915	à Sedd ul-Bahr.
GAD (Maurice)	sapeur-mineur	tué le 6 août 1915	à Sedd ul-Bahr.

GROS (Gabriel)	maître-ouvrier	tué le 7 août 1915	à Sedd ul-Bahr.
LASPOUGEAS (Louis)	sapeur-mineur	tué le 7 août 1915	à Sedd ul-Bahr.
RONDEAU (Théodore)	sapeur-mineur	tué le 3 septembre 1915	à Sedd ul-Bahr.
LECOMTE (René)	sapeur-mineur	tué le 28 septembre 1915	à Sedd ul-Bahr.
BOUSSAGUET (Georges)	sapeur-mineur	tué le 11 septembre 1915	à Sedd ul-Bahr.
FRENEHART (Albert)	sapeur-mineur	tué le 26 septembre 1915	à Sedd ul-Bahr.
BARBIER (Lucien)	sapeur-mineur	tué le 10 octobre 1915	à Salonique.
ALBOUY (Étienne)	sapeur-mineur	tué le 8 octobre 1918	à Monastir.
AUDOUY (Jacques)	caporal	tué le 12 octobre 1918	à Exissou.
AZÉMA (Marius)	sapeur-mineur	tué le 20 octobre 1918	à Salonique.
ANTONETTI (Jean)	sapeur-mineur	tué le 15 mars 1918	à Florina.
BARA (Élie)	sergent	tué le 22 septembre 1918	à Orizani.
BACQUERIE (Edmond)	sergent	tué le 16 octobre 1918	à S. P. 502.
BACHELET (Édouard)	sapeur-mineur	tué le 22 septembre 1918	à Orizani.
BARNABÉ (Ernest)	sapeur-conducteur	tué le 16 octobre 1918	à Monastir.
BARNIER (Léonce)	sapeur-mineur	tué le 21 juin 1919	à Monastir.
COUTAZ (Joseph)	sapeur-conducteur	tué le 19 octobre 1918	à Salonique.
DANGEL (Félix)	sapeur-mineur	tué le 16 octobre 1918	à S. P. 502.
DAUBERTES (Gabriel)	sapeur-conducteur	tué le 11 octobre 1918	à Monastir.
DANIEL (Jean)	sapeur-mineur	tué le 18 octobre 1918	à Monastir.
GANDELIN (Armand)	sapeur-conducteur	tué le 15 octobre 1918	à Salonique.
ICHER (Martial)	sapeur-mineur	tué le 9 octobre 1918	à Sakulevo.
JEFFRAULT (Gustave)	sapeur-mineur	tué le 12 octobre 1918	à Verria.
LASNIER (Lucien)	sapeur-mineur	tué le 14 mai 1917	à Brusnik.
LEPRON (André)	sapeur-mineur	tué le 23 septembre 1918	à Monastir.
MENAULT (Paul)	sapeur-mineur	tué le 14 octobre 1918	à Zeitenlick.
SUBERBORDES (Paul)	sapeur-mineur	tué le 23 novembre 1917	à Salonique.
SALAVERT (Maurice)	sapeur-mineur	tué le 4 février 1918	à Pretoucha.
SEMBIANTI (René)	sapeur-mineur	tué le 10 octobre 1918	à Verria.
VANQUERFELDT (Jean)	sapeur-mineur	tué le 29 novembre 1917	à Pograde.
VAURE (Joannès)	caporal	tué le 4 février 1918	à Koritza.
BRAHIM ben AMMAR	sapeur-mineur	tué le 17avril 1917	à Florina.
PRIN (Fernand)	sapeur-mineur	tué le 8 octobre 1918	à Saint-Mandrier.
CARRIÈRE (Jean)	sapeur-conducteur	tué le 2 octobre 1918	à Salonique.
CAYSAC (Gaston)	sous-lieutenant	tué le 14 octobre 1918	à Monastir.
PRATMARTY (Henri)	sapeur-mineur	tué le 19 avril 1917	à Bukovo.

-------O-------

Historique de la C^{ie} 5/15 du 2^{e} Régiment du Génie
Imprimerie Firmin et Montane – 1920
numérisation : P. Chagnoux - 2010

NOTE AU SUJET DE LA 5/15

---o---

Les citations collectives de la 5-15 sont au nombre de trois :

1° Une citation à l'armée (attaque du 21 juin 1915, dont le texte est resté introuvable malgré les nouvelles recherches prescrites par le Corps d'Armée (auprès du capitaine commandant de la compagnie, aux archives et à la Section historique du Ministre de la Guerre).

2° Une citation à l'ordre de l'armée pour la troisième section de la 5-15 (insérée dans le corps de l'historique).

3° Une citation à l'ordre de la brigade pour la 1re et la 4^{me} section (dont le texte est également demeuré introuvable malgré les recherches nouvelles).

Ancestrami