Historique du 5e régiment du génie (1914-1919) – [s.n.] - 1920 – Sources : www.gallica.bnf.fr – droits : domaine public – transcription intégrale - 2019

HISTORIQUE DU 5e REGIMENT

DU GENIE (1914-1919)

CAMPAGNE CONTRE L'ALLEMAGNE

_____

Ancestramil

Historique du 5e Régiment du Génie (1914-1919)

CHAPITRE 1

MOBILISATION — CONSTITUTION DU RÉGIMENT

Au début de la guerre, et conformément au plan de mobilisation, on mit en route :

16 Compagnies actives munies de parcs sur rails (numéros de 1 à 16).

16 Compagnies de réserve numérotées de 17 à 32, dont 12 munies de parcs sur rails et 4 de parcs sur routes.

4 Compagnies territoriales numérotées de 1 T à 4 T.
L'extension sans cesse croissante des travaux de voies ferrées dans la zone des armées comme dans l'intérieur, nécessita la constitution d'un grand nombre d'unités nouvelles, savoir : 4 nouvelles Compagnies territoriales, affectées en principe aux travaux de l'intérieur.

24 Compagnies dites compagnies B, unités formées d'hommes de l'armée territoriale, provenant environ par moitié de l'infanterie et du génie, de professions spéciales, destinées à renforcer les compagnies actives ou de réserve pour l'exécution de grands travaux. Elles étaient numérotées de B. 1 à B. 24.

4 Compagnies dites « Compagnies B. d'Exploitation », destinées à l'exploitation des lignes anciennes ou nouvelles non exploitées par les Compagnies nationales, numérotées de B. 25 à B. 28.

5 Sections d'ouvriers maçons dites (S. O. M.) pour la maçonnerie des ouvrages d'art, numérotées de 1 à 5.
4 Sections d'ouvriers en bois dites (S. O. B.) pour les baraquements provisoires de gares, numérotées de 1 à 4.

8 équipes de levers numérotées de 1 à 8, pour les études de lignes nouvelles.
2 trains ateliers destinés à suppléer l'outillage des dépôts des Compagnies nationales, lorsque celui-ci faisait défaut.

4 détachements stationnés à Dienville, Romilly, Gudmont, Chambly et destinés au Service des Etablissements annexes de l'Ecole de Chemins de fer qui fournissaient aux armées les matériaux (rails, traverses, bois et ferrures de charpentes) nécessaires aux grands travaux.

En outre des unités ci-dessus, les Compagnies 19/5, 21/3 M et 22/3 M stationnées en Afrique du Nord, vinrent prendre part aux opérations sur le front français.
Par contre, deux des Compagnies actives, la 6e et la 10e, furent détachées à l'armée d'Orient en octobre et décembre.

Toutes ces unités n'ont pas existé en même temps. Mais on peut se faire une idée de l'importance prise par les travaux de voies ferrées au cours de la guerre, en constatant qu'en 1918, le lieutenant-colonel commandant le 5e génie aux armées avait sous ses ordres 85 unités ayant un effectif total d'environ 450 officiers et 21.500 hommes. Ces unités ont encadré un effectif de travailleurs auxiliaires qui a atteint et dépassé le quintuple du leur.

CHAPITRE II

ROLE DES UNITÉS DE SAPEURS DE CHEMINS DE FER

Le rôle qui a été dévolu pendant la guerre de 1914-1918 aux unités du 5e Régiment du génie peut se résumer ainsi :

Missions d'avant-garde et d'arrière-garde.

Constructions de lignes nouvelles (lignes stratégiques), déviations, voies d'A. L. G. P. et de raccordements militaire, création, amélioration, agrandissement de gares.
Constructions d'embranchements particuliers pour les divers services : Artillerie, génie, intendance, « aviation », service de santé, service des routes.

Réparation d'ouvrages d'art détruits et construction d'ouvrages d'art neufs.

Exploitation et entretien de lignes préexistantes ou de lignes nouvelles.
A ce rôle de la guerre s'est ajouté, dès l'armistice, le travail considérable de remise en état des voies ferrées dans les régions libérées, où l'ennemi les avait, avant sa retraite, presque complètement détruites.

Ancestramil

CHAPITRE III

LES GRANDES ÉPOQUES DE LA CAMPAGNE. — LES TRAVAUX QUI LES CARACTÉRISENT

1° 1914. Au mois d'août 1914, les sapeurs de chemins de fer partent avec l'espoir qu'ils vont remplir la mission d'avant-garde et se dépenser sans compter pour que le rail puisse livrer chaque jour, le plus près possible des combattants, tout ce qui leur est nécessaire.
Cet espoir est de courte durée ; et bientôt après une courte et brillante offensive en Alsace, après une éphémère pénétration en Belgique, l'invasion allemande nous impose la plus pénible des missions, celle de l'arrière-garde. Les unités du 5e génie se voient forcées, du 22 août au 4 septembre, d'accumuler les destructions de gares et d'ouvrages d'art pour troubler les ravitaillements de l'ennemi et retarder sa marche.
Mais le 12 septembre, la ténacité de nos armées a brisé sur la Marne l'effort allemand. L'ennemi bat en retraite et nos troupes le suivent pas à pas ; le rôle d'avant-garde est de nouveau rempli pendant quelques jours par plusieurs unités.
En octobre 1914, le front se stabilise. Les besoins des armées commencent à augmenter. Il faut, de toute urgence, rétablir les nombreux ouvrages d'art que nous avions été contraints de détruire, réparation d'abord provisoire et rapide. Puis la guerre menaçant d'être longue, les réparations définitives sont entreprises.

2° 1915. Le front est à peu près immobile ; de plus en plus la campagne prend l'aspect d'une guerre d'usure.
Le ravitaillement en vivres et en munitions, d'énormes masses d'hommes, de chevaux et de canons, la quantité de matériaux exigés par la guerre de siège, nécessitent le transport de l'intérieur au front, d'un tonnage de plus en plus considérable. Nos lignes, nos gares ne sont pas organisées pour un trafic aussi important. La création de raccordements directs, l'amélioration et l'agrandissement des gares s'imposent et sont entreprises avec activité. La consommation en munitions sans cesse croissante nécessite la création, sur des emplacements assez rapprochés du front, de grands entrepôts. L'A. L. V. F. (Artillerie lourde sur voie ferrée) se développe et commence à exiger la construction de ses lignes ou embranchements spéciaux ; enfin la situation stratégique nécessite pour l'offensive de Champagne (fin septembre 1915) un grand nombre de travaux et notamment la construction d'une ligne nouvelle, dite ligne 4bis, doublant en arrière la ligne 4 entre Saint-Hilaire au Temple et Sainte-Menehould.

3° 1916. Notre offensive de Champagne (septembre-octobre 1915), n'a pas donné le résultat espéré : la rupture du front ennemi. Les besoins des armées s'accroissent sans cesse, ainsi que l'importance des transports nécessaires pour les satisfaire. Le débit de nos lignes, la capacité de nos gares sont encore insuffisants. Aussi l'année 1916 sera-t-elle l'époque des doublements de lignes, des agrandissements de gares et créations de gares nouvelles. De plus, cette année va voir chacun des deux partis développer un effort d'offensive considérable : Verdun, du côté allemand, et la Somme, du côté des alliés. Et dans ces deux batailles les plus formidables qui se soient livrées jusqu'alors, les unités du 5e génie ne resteront pas inactives ; elles pousseront leurs travaux et leur exploitation

sur le champ de bataille même, et grâce à elle les vivres, munitions, matériaux du génie afflueront jusqu'à proximité immédiate de la ligne de feu, les blessés seront évacués dans un délai minimum, tandis que les pièces lourdes d'A. L. V. F. utilisant un réseau de plus en plus complet pourront prendre, à la bataille, une part sans cesse croissante.

4° 1917. La mauvaise saison est survenue avant que notre action offensive sur la Somme ait pu nous donner la victoire. L'ennemi a pu étayer son front et se maintenir sur notre territoire ; un nouvel effort est nécessaire. Dans la partie du front choisie pour cette nouvelle offensive vont se multiplier les travaux de voies ferrées : lignes nouvelles, créations ou extensions de gares, créations de voies particulières pour les divers services, de chantiers de ravitaillements. Construction d'un réseau spécial pour l'A. L. V. F.

En mars 1917, le commandement ennemi est inquiet de la puissance sans cesse croissante de nos moyens, il sait que l'offensive de la Somme a été près de réussir ; il sent que celle qui la suivra sera formidable et il cherche à se constituer des réserves pour y parer. Pour raccourcir son front, il évacue une partie importante du territoire qu'il occupait dans la région Noyon, Lassigny, Ham, Guiscard, Chaulnes, Péronne, Bapaume ; et, dans cette zone il crée un véritable désert, y accumulant en particulier des destructions de voies de communication aussi complètes que possible. C'est l'occasion pour les unités du 5e génie qui opèrent dans la région d'un redoublement d'activité. Elles reprennent leur rôle d'avant-garde, rivalisant d'ardeur pour le rétablissement des voies et des ouvrages d'art ; et leur dévouement, leur ténacité viennent à bout de difficultés qui paraissent insurmontables.

Dès la fin de 1916, est apparue la cause de l'échec de l'offensive de la Somme. La localisation de la partie du front où apparaissait les préparatifs a renseigné l'ennemi sur le secteur où allait se produire l'offensive. Il importait donc, en vue des offensives ultérieures, d'équiper à l'avance tout notre front ; en particulier la construction de voies ferrées normales étant le plus long de tous les travaux préparatoires, devait être commencé le plus tôt possible. L'année 1917 voit l'élaboration et le commencement de l'exécution d'un vaste programme d'équipement du front en vue, soit de l'offensive, soit de la défensive.

Des lignes nouvelles sont également construites en vue de l'offensive des Flandres de juillet-août.

5° 1918. Jusqu'à l'armistice — Au commencement de l'année 1918, se poursuivent les travaux d'équipement général du front entrepris précédemment.

Partout se construisent les raccordements, les embranchements spéciaux pour l'artillerie, le ravitaillement, le génie, les H. O. E., le Service routier, l'aviation. Et ce travail immense se poursuit avec d'autant plus d'activité, qu'on prévoit un effort offensif intense de la part des Allemands, qui disposent maintenant en raison de l'effondrement du front russe, de réserves considérables.

L'offensive prévue se produit à la fin du mois de mars. L'armée anglaise établie à l'est et nord-est d'Amiens, dans la région de Bapaume, Saint-Quentin, Chauny, cède sous la violence du choc. Une brèche est ouverte dans notre front ; et c'est à force de sacrifices et de vaillance que l'avance ennemie est contenue vers Villers-Bretonneux, à 12 kilomètres à l'est d'Amiens. Mais l'ennemi s'est approché assez près de ce nœud important de communications pour pouvoir y interdire par le canon tout trafic sérieux. La gare et la voie, journellement endommagées par le bombardement, ne permettent plus qu'un trafic insignifiant. C'est le transport des charbons de nos mines du nord qui va être arrêté, c'est l'interruption de la principale voie de nos importations d'Angleterre qui est imminente. Ce danger capital put être conjuré grâce à la construction d'une ligne nouvelle de 90 kilomètres (ligne Feuquières-Ponthoile) et au doublement d'un certain nombre de nos lignes de Normandie.

D'autres lignes à but défensif furent, en outre, construites, et d'importantes améliorations sont apportées sur des lignes du P. L. M., du P. O. et de l'Etat afin de permettre leur utilisation intensive par les transports militaires français ou américains.
A la fin de mai et dans le courant de juin se produit l'avance allemande depuis le Chemin des Dames jusqu'à Château-Thierry. Cet avance gêna beaucoup nos transports car elle interceptait la ligne Paris-Avricourt, artère vitale du réseau de l'Est. Mais celle-ci put être suppléée par la ligne de Verneuil-l'Etang, Sezanne, Vitry-le-François et la ligne Paris-Troyes-Chaumont-Neufchâteau, et on ne fut pas obligé, à la suite de cette avance, d'entreprendre une ligne nouvelle de long parcours. On se borna à multiplier les embranchements pour stockage de vivres ou munitions.
A partir du 18 juillet, l'ennemi épuisé par ses efforts, à bout de réserves, ne peut plus obtenir aucun succès. Les alliés prennent l'offensive qu'ils n'abandonneront plus jusqu'à l'armistice. Nos succès sont d'abord lents, mais peu à peu la résistance de l'ennemi faiblit et nos progrès s'accentuent ; de longs parcours de voies, des gares nombreuses sont réoccupés. Il importe au plus haut point que nos armées reçoivent rapidement les renforts, vivres, munitions qui leur permettront de poursuivre leur avance et de talonner sans relâche l'ennemi dans sa retraite. C'est la mission si désirée d'avant-garde qui incombe enfin aux unités du 5e régiment du génie ; elles la remplissent avec leur ardeur et leur dévouement accoutumés et obtiennent des résultats très satisfaisants, en égard aux difficultés que leur tâche présentait.

6° REMISE EN ÉTAT DES VOIES FERRÉES APRÈS L'ARMISTICE.

L'ennemi se sentant près d'un désastre a demandé et a obtenu l'armistice. La victoire a enfin couronné les efforts des Alliés. Les combattants vont avoir la joie d'entrer en Alsace-Lorraine, ils vont goûter un repos et recevoir une récompense bien méritée. Mais l'ennemi dans sa retraite a multiplié les destructions. Les voies de communication, dans toute la zone des derniers combats sont détruites de fond en comble et leur réparation va demander une somme considérable de travail. Les régions libérées du joug de l'ennemi, manquant de vivres et d'abris, sont isolées, attendant impatiemment d'être desservies par le rail. Aussi la cessation des hostilités est-elle pour les unités du 5e régiment du génie l'occasion d'un redoublement d'efforts. Surtout dans la région de l'ancien front, sur le théâtre des dernières batailles on rétablit les plateformes, on pose les rails, on reconstruit ponts et viaducs, ou on construit des déviations pour les contourner. Et c'est certainement cette dernière période qui a exigé des sapeurs de chemins de fer la plus grande somme d'efforts, le labeur le plus acharné, alors que leurs effectifs ainsi que ceux des travailleurs auxiliaires mis à leur disposition, baissaient constamment par suite de la démobilisation.
De ce qui précède, on peut conclure que chacune des années de la campagne, a présenté sa physionomie propre et a nécessité des travaux de voies ferrées d'une nature particulière. Le cadre de cette relation ne permettant pas de les énumérer tous et de les décrire en détails, on se bornera à donner, ci-dessous, quelques chiffres résumant l'ensemble des travaux exécutés au cours de la campagne, et d'annexer quelques photographies, représentant des ouvrages et travaux exécutés au cours de la campagne (ponts Henry, Marcille, B. S. ; estacades et chantiers de voies).

RÉSUMÉ DES TRAVAUX EFFECTUÉS AU COURS DE LA GUERRE 1914-1919

Le 5e régiment du génie a construit ou reconstruit au cours de la guerre sur le territoire français, avec l'aide des travailleurs auxiliaires fournis par les armées : 7.000 kilomètres de voie comportant l'emploi de 22.500 appareils de voie et la construction de très nombreux ouvrages d'art tels que : estacades en charpente, aqueducs, ponts en maçonnerie ou en béton, ponts métalliques, etc.

Les terrassements se sont élevés à 28.000.000 de mètres cubes.
Le cube du ballast mis en œuvre s'élève à 15.500.000 mètres cubes. ,

CHAPITRE IV

LE 5e RÉGIMENT DU GÉNIE A L'ARMÉE D'ORIENT

Deux compagnies du 5e régiment (la 6e et la 10e) ont été envoyées au cours de la guerre à l'armée d'Orient.
Elles ne sont d'ailleurs pas encore de retour en France au moment où paraissent ces lignes (septembre 1920) mais elles sont passées de l'armée d'Orient (Macédoine et Turquie d'Europe) à l'armée du Levant (Syrie Cilicie) et leurs numéros ont été modifiés lors de la réformation du régiment en 1919 ; ces deux compagnies portent maintenant respectivement les n° 15 et 16.
L'historique du rôle de ces deux unités depuis leur arrivée en Orient jusqu'à la fin de 1918 (date à laquelle est arrêtée le présent résumé) peut se diviser en trois périodes.

1re PÉRIODE (OCTOBRE 1915 — 1er JUIN 1916)

La 6e compagnie débarque à Salonique le 10 octobre 1915. A ce moment l'armée Serbe était aux prises avec les Bulgares et les Allemands dans la région Nich-Kraguyevatz et trois divisions françaises venaient d'être envoyées à son secours.
La 6e compagnie fut portée immédiatement en avant sur la ligne Salonique-Nisch-Uskub (ligne de la vallée du Vardar) pour assurer le ravitaillement de ces troupes.
Mais les Serbes pliant sous le nombre, commençaient déjà vers l'Albanie et l'Adriatique une retraite qui se fit avec des difficultés et des souffrances indescriptibles et nos troupes durent se replier vers Salonique.
La 6e compagnie assura les transports par voie ferrée nécessités par ce repli, puis la destruction des gares et des ouvrages d'art jusqu'à la frontière grecque pour entraver l'avance des Bulgares.
La 10e compagnie débarqua à Salonique le 4 décembre 1915 au moment où ce mouvement de repli était en pleine exécution.
La période du 10 décembre 1915 au 1er juin 1916 fut consacrée à l'organisation du camp retranché de Salonique.
Les deux compagnies de S. C. F. prirent une part active à cette organisation.

2e PÉRIODE (1er JUIN 1916 — SEPTEMBRE 1918)

A partir du 1er juin 1916 la situation militaire s'étant améliorée et l'armée serbe, rassemblée dans l'île de Corfou, étant en bonne voie de reconstitution, les armées alliées, enfermées jusque là dans le camp retranché peuvent en sortir, et une période d'opérations actives commence.
Ces opérations, dirigées principalement du côté de Monastir, aboutissent à la reprise de cette ville le 19 octobre 1916.
Les S. C. F. eurent par conséquent à remettre en état la ligne de Monastir, dont tous les ouvrages avaient été détruits, en particulier le viaduc d'Excissou.
Pour contourner cet ouvrage trop important pour être reconstruit, on exécute en six semaines une déviation dont les terrassements dépassaient 80.000 mètres cubes.
Pendant la même période furent construites deux lignes de voie de o m. 60.

La ligne de Sarigôlaa Snevôé (3o km.) à l'est du lac de Doiran pour ravitailler nos troupes occupant le Kruss-Balkan.
Et la ligne de Vertekopp à Subotoko (30 km.) dans la vallée de la Moglenitra ; cette ligne fut surtout utilisée par l'armée serbe.
La prise de Monastir fut suivie d'une période de stagnation, pendant laquelle diverses offensives partielles ne procurèrent pas les résultats escomptés, mais qui fut mise à profit pour préparer une avance générale. Pendant cette période, les compagnies de S. C. F. furent employées principalement à construire diverses lignes à voie de o m. 60, des transporteurs aériens par câbles dans les régions montagneuses, et à mettre en état la ligne à voie normale Salonique-Bralo, qui, reliant Salonique au réseau ferré de la Grèce, permit l'établissement d'une ligne de communication par l'Italie, réduisant ainsi au minimum la longueur de la traversée par mer (ltéa-Tarente) et par suite les risques de la guerre sous-marine pour les transports de troupes.

3e PÉRIODE (SEPTEMBRE 1918 — FIN 1919)

En septembre 1918, une offensive générale des armées alliées est déclanchée simultanément au nord de Monastir et dans la vallée du Vardar.
Elle aboutit à la rupture du front bulgare, à la retraite générale de l'ennemi, et finalement à la capitulation de la Bulgarie et à la libération complète du territoire serbe.
Les compagnies de S. C. F., pendant cette période, rétablissent les communications derrière nos troupes victorieuses.
De même qu'en France, la signature de l'armistice, loin de marquer la fin de leurs travaux, fut pour elles le signal d'un redoublement d'activité, et cette activité se poursuit encore à l'heure qu'il est, en Syrie, où ces deux compagnies ont été transportées.

LISTE DES OFFICIERS, SOUS-OFFICIERS, CAPORAUX ET SAPEURS

Tués à l'ennemi ou décédés des suites de leurs blessures

CAPITAINES
GUERIN, Michel -Théodore
LORANCHET, Louis – Edmond

LIEUTENANTS
CARPENTIER, Jacques-Paul
STOECKLIN, Léon-Maurice

SERGENTS
BIDEGARAY, Francis
BLOT, Jean-Emile
BONIFACE, Maurice
CAPY, Pierre-Auguste
DOLLFUS, Jules
GOSSET, Eloi
GUYARD, Jean-Gustave
IZARN, Albert
MARCHEX, René-Armand
PRUNIER, André
QUENT, Marcel
WEBERT, Paul
VIERECK, Gustave
GOGIN, André

CAPORAUX

DUBRULLE, Victor
GONSALVES, Manuel
LAVALETTE, René-Maurice
PASQUET, Jean
NUBLAT, Emile
OGE, Louis Mathurin
EHRHART, Charles
CLUZEL, Urbain-Louis
CARDONNEL, Louis
RIOTTON, Henri
SORBA, Pierre

SAPEURS ET MAITRES-OUVRIERS

AVRIL, François
ANGIBOUST, Maurice
AUBREE, Julien
AIROLDI, Antoine
BAEZA, Antoine
BARATTO, Cyrille
BERTHAUD, Alfred, M.-O
BERTHIER, Jean
BIENES, Joseph
BOURNEL, Léonard
BLACHIER, Emile
BLANCHARD, Antoine
BOOT, Louis-Victor
BRAY, Emilien
BRICOURT, Emile
BRIERE, Albert
BRABANT, Georges, M.-O.
BRUGEL, Louis
BUREAU, René-Narcisse
BUTANT, Pierre
BRIQUET, Marc-René
CABROL, Henri
CARBONNIERE, Cadet-Joseph, M.-O.
CAUVIN, Georges
CHENEBIER, Auguste
COLLIN, Jules
COUTANT, Paul
CHAMPEY, Camille
CHEMINAUD, Jean
CURTHELEY, Marc
DAMON, Pierre
DAUBIGNE, Marc
DECAUX, Paul
DENOEL, Jean
DANIAU, Gabriel
DEHAN, Gustave
DEMOY, Pierre
DROUARD, Louis, M.-O.
DUMEE, Yvon
EGUES, Joseph
FAIVRE, Louis
FUCHE, Henri
FONTAINE, Albéric
FOUCAULT, Ernest
FORTUNE, Alphonse
GODRON, Charles
GUERIN, Louis
GAMELIN, Lucien
GUYOT, Charles
GUICHARD, Michel
HONORE, Henri
HUET, Yves-Maurice
JOLY, Emilien
KREPS, Lucien
LABOTTE, Joseph
LEDUNC, Emile
LEROY, Achille
LEROY, Georges
LEMARCHAND, Marcel, M.-O.
LOCMAN, Raymond
LANGLOIS, Eugène
LILOT, Gaston, M.-O.
MACON, Marcel
MARFAING, Etienne
MARY, Jules
MONTAUBIN, Georges
MELIA, Damien
MULLER, Auguste
NISSE, Georges
NOGUIEZ, Victor
METAYER, Joseph-Louis, M.-O.
PRONZAC, Pierre
PIGOREAU, Marcel
PARASCANDOLA, Vincent
PEROCHAUD, Pierre
PORTRE, Roger

POURCIN, Victor
POULLIN, Maurice
PAUTHIER, Honoré
REVEL, Julien
RENAUD, François
RIFFARD, Mathieu
ROBIN, Léon
RIVET, Henri
ROBERTEAUX, Carolus
SGARD, Eugène
SOULISSE, Edmond
STERLINGOT, Gustave
SULPICE, Abel
TELLIER, Auguste
TESTEVUIDE, Jules-Marie
VARRET, Michel
VERON, Eugène
VEUJOZ, Romain
VIDAL, Henri
VILFROID, Georges
YVIQUEL, Joseph

Ancestramil