Titre :	Référence : **ANCESTRAMIL**
16e ESCADRON DU TRAIN DES EQUIPAGES MILITAIRES COMPAGNIES DE TUNISIE **HISTORIQUE** **1914-1918**	**Train des Equipages Militaires** **1914-1918**
Auteur :	Origine : **http://gallica.bnf.fr/** **Droit : domaine public** **Transcription intégrale**
Référence : TUNIS IMPRIMERIE-PAPETERIE FINZI 1920	Transcripteur : **MF. ROBELIN** Date : **2016**

Ancestramil

HISTORIQUE

des

Compagnies de Tunisie

du 16e Escadron du Train des Equipages Militaires

Extrait de la Circulaire Ministérielle 5187 3-11 du 3e Bureau. Etat-Major de l'Armée :
« L'historique des petites unités formant corps ne sera établi que pour celles de ces unités qui doivent être maintenues en temps de paix.
« Pour les unités inférieures au Bataillon, « déjà dissoutes ou appelées à être dissoutes ne seront établis que les historiques qui présenteraient vin réel intérêt soit en raison du rôle particulièrement intéressant, jouer par ces unités, soit en raison du talent des rédacteurs ».

L'historique du Train des Equipages Militaires fait sous forme de résumé de marches et opérations paraîtrait confus et fatiguerait l'attention. Il nous a paru plus simple de résumer les documents en notre possession en adoptant la division suivante :

Ancestramil

1° Pages souvenirs, relatant quelques faits de guerre:
2° Résumé très succinct des créations et utilisations des unités;
3° Historique abrégé d'une unité.

Cette troisième partie est le rapport du capitaine **DURAND** commandant la 11e Compagnie bis, choisi non à cause de sis services (toutes les unités ont eu le même métier à accomplir) mais uniquement à cause du talent du rédacteur qui a réussi à donner l'exacte impression du rôle d'une Compagnie du Train.
Le règlement du Train des Equipages Militaires non défend de chercher l'occasion de combattre et nous impose même l'obligation d'éviter et de fuir tout engagement. Nos pages souvenirs obligent à reconnaitre qu'il n'est pas toujours possible d'éviter le coup de feu et que, dans ce cas, nos convois savent subir l'attaque, se défendre et répondre.
L'Etendard du Train, rarement déployé, peu porter le nom de toutes les compagnes de guerre entreprises par la France ; des tringlots sont morts partout, dans toutes les colonies. La liste de notre étendard pourra s'allonger des noms de tous les fronts.

PREMIERE PARTIE

Pages Souvenirs du 16e Escadron du Train
Au Maroc

Le 5 mai 1911, le lieutenant **VALLADE**, commandant un convoi d'environ 2 000 chameaux se rendant de Sale à Kenitra (Maroc) fut attaqué par un fort contingent de marocains venus des lisières de la forêt de Marmora.

Très supérieurs en nombre les marocains s'emparèrent d'une grande partie du convoi ; celui-ci n'était défendu que par les quelques éléments du Train chargés de la conduite qui résistèrent jusqu'à la dernière extrémité.

Le brigadier **PINSON** et le conducteur **NICOL** furent blessés mortellement. Le lieutenant **VALLADE**, blessé, reste étourdi sur le terrain. Son ordonnance le sauve en lui ramenant un cheval pour remplacer le cheval tué sous lui.

Un conducteur indigène tunisien **MADJOUB BEN SALAH** voyant son brigadier mortellement blessé n'hésita pas à se porter à son secours et après de nombreux efforts arriva à le transporter et à le cacher dans un champ de blé, empêchant ainsi les marocains de s'en emparer et de le mutiler.

MADJOUB BEN SALAH ainsi que le brigadier **PINSON**, le conducteur **NICOL** et deux autres conducteurs indigènes furent cités à l'ordre des troupes débarquées au Maroc Occidental. (Ordre Général n° 44).

Dans le Sud Tunisien

Le 19 août 1918, un convoi de ravitaillement en retour quittait Dehibat (Extrême Sud Tunisien) vers minuit pour rejoindre le poste de Tatahouine en quatre étapes. Ce convoi était commandé par le lieutenant **GRUSON**.

A quelques kilomètres du poste le convoi fut attaqué par de nombreux rebelles venus des frontières de la Tripolitaine et embusqués à droite et à gauche de la piste.

Malgré la surprise d'une fusillade intense tirée presque à bout portant, le lieutenant **GRUSON** qui se trouvait en tête réussit à rassembler une partie des conducteurs pour la défense ; à peine avait-il donné ses instructions à quelques conducteurs indigènes, achevant de les encourager par ces mots :

« Les Fellegats (rebelles et tripolitains) ce n'est rien du tout » qu'il tomba mortellement blessé.

Cinq conducteurs indigènes qui participaient à la défense en tête du convoi tombèrent à côté de leur lieutenant qu'ils ne voulaient pas abandonner ; plusieurs autres conducteurs furent gravement blessés.

Le 5 octobre 1918, un convoi léger composé d'une voiture araba et quelques hommes d'escorte était dirigé de Tatahouine sur Bir Kecira (Extrême Sud Tunisien) ayant pour mission de ramener à Tatahouine un militaire gravement malade.
Au passage du Col du Brigat le petit groupe fut attaqué par des rebelles cachés derrière les crêtes et dû rebrousser chemin.
Le conducteur de la voiture **MOHAMED BEN MOHAMED** fut mortellement blessé en essayant de faire faire demi-tour à son attelage dans une piste encaissée et presque impraticable. Obéissant aux règles apprises le conducteur **MOHAMED** avait essayé de sauver son attelage et son matériel avant de se préoccuper de sa sécurité personnelle ;

Ces quelques faits brièvement relatés pourraient être suivis d'une longue suite d'autres actions accomplies dans les unités du 16e Escadron détachées aux armées d'Orient et du Levant. Mais ces unités ont été dissoutes sans laisser de rapports ou d'historiques permettant de contrôler les faits. Tous ces souvenirs seraient d'ailleurs la reproduction des mêmes évènements, attaque par surprise, lutte, défense et malheureusement toujours, malgré son courage, le convoyeur succombe car il est la proie guettée, et les précautions des assaillants sont bien prises.

En quelques mots nous pouvons résumer l'histoire de guerre des convoyeurs du Train. Anciens artilleurs, tirailleurs, spahis, affectés au Train des Equipages Militaires, embarqués dès les premiers jours de la mobilisation, tous durent faire sur route l'apprentissage du métier de conducteur. Mais il ne suffit pas de savoir conduire, soigner les animaux et obéir : il faut encore acquérir les qualités fondamentales nécessaires au convoyeur. Il faut s'entrainer à marcher sans relâche, presque sans repos, car l'arrêt c'est le pansage, l'abreuvoir, les repas. Il faut apprendre à cheminer et vivre par petits détachements, très souvent sans gradé. Il faut surtout s'habituer à rechercher l'entr'aide mutuelle, plus nécessaire au conducteur du Train qu'à tout autre soldat. Il faut, le cœur fort, l'amé stoïque, savoir lutter, résister à la coalition des mauvaises chances et dans tous les cas espérer et vouloir quand même.

Le ravitaillement ne peut être interrompu quels que soient la saison, la température, l'état des routes, l'usure du matériel et même la fatigue, la misère physiologique des hommes et des animaux. Les combattants doivent vivre, le conducteur le sait, et sans autres stimulants que cette idée, la conscience de son devoir et la volonté de ne pas décevoir l'attente de l'avant, le conducteur va au travers de tout, malgré tout. Ici il relève un chargement versé, là il encourage et soutient son attelage à bout d'efforts ; ailleurs il remonte des ravins où tout a roulé, les morceaux d'arabat, les animaux tombés, le chargement éventré ; il répare, grogne, et repart. Arrêté par les neiges ou le verglas, isolé plusieurs jours, il se rationne et respecte les vivres qu'il transporte ; écrasé par la chaleur, altéré, éreinté, il continue à marcher à côté des mulets, épongeant à l'aide des dernières gouttes du bidon les yeux et les naseaux des bêtes épuisées. Enfin, et c'est là le devoir, partout où le convoi du Train est attendu…. Il arrive ! Le conducteur, qui n'est jamais un rhéteur, ne compte pas ses peines ; il rit de la joie qu'il cause, et rit plus fort encore d'avoir vaincu les difficultés, d'être arrivé.

DEUXIEME PARTIE

Résumé des créations et utilisation des unités

Année 1911, 1912, 1913, 1914

En avril 1911, les Compagnies du Train en Tunisie sont appelées à fournir de nouveaux contingents pour le Maroc Occidental.
Deux ambulances de colonnes mobiles fournies par les 11e et 12e compagnies et commandées par les lieutenants **VALLADE** et **LAISNEY** sont mises en route le 11 avril pour s'embarquer à Bône à destination de Casablanca. Aussitôt après le débarquement des ambulances les lieutenants **LAISNEY** et **VALLADE** créent des convois de chameaux destinés au ravitaillement des TR. L'un de ces convois est attaqué le 5 mai, le lieutenant **VALLADE** est blessé ; plusieurs conducteurs sont tués et blessés.

Quelques jours après les Compagnies de Tunisie fournissent également le cadre et les conducteurs du train régimentaire de deux bataillons de tirailleurs (Bataillon **FELLER** et **VINCENT**) et celui du Bataillon de marche d'infanterie légère d'Afrique.

Le 5 mai 1911, la 12e compagnie stationnée à Bizerte est désignée pour servir au Maroc en exécution du télégramme ministériel n° 3676 3/3 mars du dit jour.

Cette compagnie sous les ordres du capitaine **FREYSSANGE** quitte Bizerte les 11 et 12 mai pour s'embarquer à Oran le 20 mai à bord du transport « Aquitaine » et arriver à Casablanca le 22 mai.

Les formations sanitaires constituées par le 16e escadron du Train (ambulances **VALLADE** et **LAISNEY**) ainsi que les conducteurs affectés au train régimentaire des bataillons d'Afrique dont il est question ci-dessus sont rattachés à la Compagnie.

La compagnie quitte Casablanca le 25 mai pour aller s'installer à Mehedia où elle arrive le 29 mai.

Deux jours suffirent pour l'installation les colonnes du général **MOINIER** sont arrivées à Fez et le ravitaillement est urgent.

Le 2 juin, un important convoi de ravitaillement est mis en route sur fez par Lala Ito et Sidi Guiddar, tous les moyens de transport disponibles font partie de ce convoi.

Le 9 juin, un convoi de chameaux est également mis en route sur Fez, la Compagnie fournit le personnel d'encadrement nécessaire.

Les convois se répètent ainsi pendant tout le mois de juin et juillet et il ne reste à Mehedia que les animaux indisponibles et quelques conducteurs pour leur donner les soins nécessaires, à peine un convoi est-il rentré qu'il faut songer en guise de repos, a effectuer le chargement d'un nouveau convoi et à repartir le jour suivant.

Le 15 juillet par suite de l'organisation de la nouvelle ligne d'étapes partant de Salé pour Camp Monod-Tiflet-Souk el Arba Meknès et Fez, la Compagnie reçois l'ordre de partir pour Salé où elle installe son bivouac sur les tables de la plage entre le Bou Regreg et l'océan.

Ancestrimil

A partir de cette date les convois de ravitaillement sur Fez se font périodiquement tous les quatre jours ; des convois auxiliaires sont formés et installés à Tiflet, Souk el Arba, Meknès et fez ; ces convois sont rattachés aux compagnies du Train et participent aux convois de ravitaillement.

La compagnie assure en outre les trains régimentaires ambulances de colonnes mobiles, cadre des convois de chameaux aux colonnes d'opérations.

Ce même service est assuré au cours des années 1912, 1913 et 1914.

Année 1914 : Mobilisation

Le 2 août 1914, les Compagnies du Train en Tunisie étaient stationnées :

11e compagnie : à Tunis ;
12e compagnie : à Salé (Maroc) ;
Dépôt de la 12e compagnie : à Bizerte ;
13e compagnie : à Gabès.

La période de mobilisation fut longue à cause des nombreux éléments indigènes affectés aux compagnies et rejoignant pendant tout le mois d'août.

En septembre 1914 les compagnies de Tunisie et le dépôt de la 12e compagnie à Bizerte atteignent des effectifs variant entre 400 et 500 hommes et 500 à 600 animaux provenant de la réquisition.

Les réservistes et territoriaux provenant de la cavalerie et affectés au Train des Equipages Militaires dans la réserve sont réaffectés à leur arme d'origine en septembre 1914.

En octobre, les éléments français des jeunes classes et de nombreux gradés sont versés à l'infanterie pour la formation des trains régimentaires.
La 12e compagnie (Salé) fournit également le train régimentaire de trois bataillons d'infanterie dirigés du Maroc sur le front français.

Année 1915

L'année 1915 s'ouvre beaucoup plus active ; dès le mois de janvier la 11e compagnie bis du 17e escadron est en formation à Bizerte pour prendre part à l'expédition des Dardanelles.

Les compagnies du Train en Tunisie fournissent à cette unité : un officier, de nombreux gradés et conducteurs ainsi qu'un grand nombre de mulets et de matériel.

En février 1915, les compagnies 11 vis du 5e escadron du Train et 11 bis du 18e escadron du Train également en formation à Bizerte reçoivent des Compagnies de Tunisie un renfort important en gradés, conducteurs, animaux et matériel.

La 11e compagnie reçoit l'ordre de préparer son départ pour l'armée d'Orient et de s'embarquer le 25 avril.

Les renforts ci-dessus prélevés et affectés aux compagnies en formation à Bizerte ne permettent plus la formation de cette unité avec les éléments du Train en Tunisie.

Les compagnies d'Algérie envoient un certain nombre de gradés, de conducteurs et d'animaux ; le reste des conducteurs est fourni par l'artillerie de Tunisie, les mulets sont réquisitionnés.

Ancestrami

Le 25 avril 1915 la Compagnie est à l'effectif suivant :

Officiers	5
Hommes de troupe	466
Animaux	656

Le départ de cette compagnie fut ajourné et en juin 1915 elle fournit les éléments nécessaires à la constitution de la compagnie 12 bis/16 (Dépôt de remonte mobile) qui s'embarque après sa formation à Bizerte, pour l'Armée d'Orient.

En août 1915, la 13e compagnie à Gabès dont les effectifs sont insuffisants pour assurer les transports à effectuer dans le Sud Tunisien demande du renfort.

Des gradés, conducteurs, animaux et matériel sont envoyés de la compagnie de Tunis et l'effectif de la 13e compagnie atteint en octobre 1915 les chiffres suivants :

6 officiers ;
900 hommes :
1000 mulets ;
2500 chameaux.

Un important détachement sous les ordres d'un capitaine est installé à Tatahouine où sont rassemblés tous les chameaux et la moitié des effectifs ci-dessus.

Un détachement assure le ravitaillement des postes de Tamelest, Fatnassia, Oum-Souigh et Dehibat (115 km) par une piste recouverte de sable et dans un pays désertique, sans eau et par une chaleur torride ; il fournit également les moyens de transport nécessaires à la suite des colonnes mobiles.

Les opérations du Sud Tunisien se continuent jusqu'en 1919 et les effectifs ci-dessus restent à la disposition du général commandant le D.S.T.

Année 1916

En juillet 1916 les Compagnies de Tunisie fournissent un renfort au 15e escadron du Train à Orange comprenant les effectifs suivants :

Un officier
132 conducteurs français.

En octobre 1916 un renfort est dirigé sur le 5e groupe d'artillerie, il compte :

51 conducteurs ;
89 animaux.

Le 6 novembre 1916 formation de la 11e bis/16 aux effectifs suivants :

5 officiers
322 hommes de troupe ;
542 animaux ;
250 voitures.

Ancestramil

Cette compagnie s'embarque à Bizerte le 17 novembre à destination de Salonique ; (l'historique de cette compagnie constitue la troisième partie du présent document.)

Formation à Tunis par la 11e compagnie et à Bizerte par le dépôt de la 12e compagnie, des compagnies suivantes :

114/16, 161/16, 162,16, 163/16 embarquées à Bizerte au cours du premier trimestre 1917 à destination de l'Armée d'Orient.

Chacune des unités ci-dessus est à l'effectif suivant :

Deux officiers
150 hommes de troupe.

Année 1917-1918

La 11e compagnie et dépôt de la 12e compagnie reçoivent les jeunes soldats indigènes des classes 1917 et 1918.

Chaque classe se compose d'un effectif d'environ 800 jeunes soldats répartis en plusieurs groupes. Les éléments de la classe 1917 formant les groupes F.E.G. sont dirigés sur les 15e, 16e et 17e escadrons du Train en France pour y compléter leur instruction.

Les éléments de la classe 1918 formant les groupes O. R. P. S. sont dirigés sur les 15e, 16e, 17e et 18e escadrons du Train en France pour le même motif.

Ces groupes de jeunes soldats, placés en subsistance aux escadrons du Train, restèrent rattachés administrativement aux compagnies de Tunisie jusqu'au moment de leur envoi sur un théâtre d'opérations.

L'historique des compagnies suivantes n'est pas parvenu au corps :

114/16, 162/16, 163/16, 12 bis/16 ;
15/16 compagnie formée en Orient et rattachée au point de vue effectif au 16e escadron du Train Tunisie.

TROISIEME PARTIE

Historique de la 11e Compagnie de marche
Du 16e escadron du Train des E.M.

Capitaine : **DURAND**

La compagnie 11/16 du T.E.M., compagnie attelée, a été constituée à Bizerte le 6 novembre 1916 à l'effectif de cinq officiers, 322 hommes, 542 animaux.

Le 17 novembre à midi elle s'embarquait sur le paquebot « *Eloby* » à destination de Salonique. Elle ne possédait à ce moment qu'un seul officier le lieutenant **VERGNES**. Par contre le personnel troupe était au complet. Il se composait dans la proportion de 8/10e d'indigènes tunisiens, réservistes et jeunes soldats, fournis par les dépôts de 4e et 8e tirailleurs, le 4e spahis et les compagnies du Train de la Division d'Occupation.

Ancestrami

Ces éléments d'âge et d'armes différents, devaient rapidement s'adapter à la tâche qui leur était dévolue : le Tunisien est intelligent, sobre, patient, discipliné et d'un absolu dévouement aux chefs qui l'aiment et le comprennent. D'autre part, ces hommes n'ignoraient pas la guerre…

Les réservistes avaient appris dans des campagnes antérieures l'art de servir et de se débrouiller. Ils avaient combattu, tirailleurs héroïques, dans les rues de Fez insurgé et dans les gorges du Tafoudeit ; ils avaient, spahis orgueilleux sabré les djichs en Mamora et poursuivi les gens d'El Hiba vers les Sud ; ils avaient, tringlots modestes, utiles et infatigables, traversé le Maroc en tous sens, appuyés sur cet incomparable serviteur, le mulet. Ils avaient aussi, tirailleurs, spahis, tringlots, servi de cible aux guerriers marocains dont la bravoure et l'adresse sont légendaires.

Les jeunes connaissaient ces souffrances et ces prouesses, ils les avaient entendu conter maintes fois à l'heure de la sieste chez les caouadjis du souk, ou le soir, après la prière, alors que les feux s'allument près des tentes du douar et que le chacal commence sa sinistre chanson…

Anciens et boujadis savaient donc qu'ils allaient souffrir, mourir peut-être… mais, fatalistes et braves, ils ne pensaient qu'à servir de toutes leurs forces cette France qu'ils avaient appris à connaitre, à aimer et que les barbares attaquaient….

Le moral du personnel français n'était pas moins élevé. Cependant ces gradés, ces ouvriers, ces conducteurs, se voyaient entraînés loin de la Patrie, loin du Foyer. Ils savaient que des journaux de leurs pays qualifiaient d'aventure l'expédition dont ils feraient partie. Ils n'ignoraient rien de ce que furent l'enfer des Dardanelles et la retraite de la Struma. Et que ne leur avait-on dit sur la traîtrise des sous-marins boches ou sur la forêt grandissante des croix de bois au cimetière de Zeitenlik.

Mais quand les sirènes de l'Eloby annoncèrent le départ, ces tristesses s'évanouirent. Après avoir salué d'un dernier regard les côtes hospitalières de l'Afrique française, tous se tournèrent pleins d'espoir vers l'Orient mystérieux.

En Orient

La traversée fut calme. Le 22 novembre, alors que le soleil descendait du côté du Vardar, l'Eloby mouillait en rade de Salonique. Le débarquement commençait aussitôt ; mais les yeux des nouveaux arrivés ne pouvaient se détacher du splendide panorama en trois tons : blanc, bleu et or, que leur offraient la ville, le ciel et les flots

Le 23 novembre la compagnie s'installait au camp de la Jonction ; le 29 le capitaine **LE ROY** bientôt remplacé par le capitaine **CARRUETTE**, les sous-lieutenants **LAFONT** et **VERNET** l'y rejoignaient.

L'unité s'organisait. Elle recevait le harnachement et le matériel roulant nécessaires. Le premier janvier elle était prête à, marcher et affectée à la 11^{e} D. I ; T.

Premiers efforts

Le 7 janvier 1917, la compagnie prenait possession de la route. Ses éléments qui ignoraient encore la vie du Train des équipages au cours des expéditions lointaines, allaient avoir, dès le début, une vision précise des fatigues futures; la colonne se dirige sur Kosani, elle marche dans un lac de houe, les ponts sont rompus, il faut passer les rivières à gué avec de l'eau jusqu'au ventre ; les voitures qu'on dégage à bras enfoncent dans le marais ; le soir on bivouaque sous la pluie et la neige. Puis le bourbier dépassé, l'escalade de la montagne commence : montées raides ou les attelages doivent être doublés, descentes traîtresses où les mulets harassés s'abattent, chutes dans des ravins profonds de 200 mètres.

Enfin, le 14 janvier la compagnie arrivait à Kosani. Ce premier voyage qui devait durer six jours en avait pris huit. Six hommes frappés de congestion avaient été évacués d'urgence, 32 conducteurs et 63 mulets étaient indisponibles.

Du 15 au 30 janvier, la compagnie travaillait pour le service de l'intendance qui, dans le pays, réquisitionnait vivres et fourrages. Il pleuvait, mais les vieilles casernes grecques de Kosani offraient un abri suffisant aux hommes lorsqu'ils rentraient le soir de leurs excursions dans la campagne inondée.

Le 31 janvier l'unité quittait Kosani à destination de Florina. Boue et neige ; la piste était impraticable ; le détour obligé allongé l'étape de 25 km. La ville de Florina atteinte, l'ordre arrivait de marcher encore pour s'arrêter le 2 février à 22 heures dans un champ détrempé, à proximité de la station. Le 3 février on chargeait les voitures et on rejoignait le km. 6.

Le résumé suivant du carnet de roule du capitaine **CARRUETTE** montrera ce qu'était à cette époque la situation de sa compagnie :

Le 5 février il demande pour les hommes le jour de repos qui leur est nécessaire pour nettoyer leurs effets et se laver eux-mêmes. Depuis le 7 janvier la plupart d'entre eux n'ont pas eu le temps de le faire. Ce jour de repos est refusé les besoins de l'armée sont pressants….

Le même jour, le peloton du sous-lieutenant **LAFONT** est bloqué dans les neiges du col de Pisodéri à 1527 mètres d'altitude. Les voilures sont dételées, les hommes et les animaux transis rentrent au camp ; le capitaine rend compte mais il reçoit l'ordre de passer quand même. Le sous-lieutenant repart pour le col, fait déblayer à la pelle, tripler les attelages et au prix d'efforts inouïs, passe…

Ce travail continue les jours suivants.

Les convois qui devaient effectuer le parcours km. 6 Breznitsa en trois jours en mettent six. Les mulets qui reçoivent peu de grain n'ont plus la force de retenir les voitures et roulent dans les ravins. Les hommes peinent sans répit avec une nourriture insuffisante : on manque de pain.

Aussi le chiffre des malades est-il considérable. De 34 le 6 février, il passe à 91 le 12 du mois. En une semaine 46 conducteurs sont évacués ; les deux adjudants épuisés tombent au même moment.

Chaque jour des animaux meurent de misère et de surmenage. Vingt-cinq voitures, ont roulé avec chargement et mulets dans les gorges du col de Bigla et quatorze arahats sont restées sur la route complètement brisées.

Après le froid et la neige, il faut supporter le dégel et la boue ; quand le soleil se montre, tes avions ennemis mitraillent les convois….

Le travail avant la Victoire

Du 23 mars au 17 juin 1917, la compagnie opérait dans ce pays de la désolation et du spleen, connu de tous sous le nom de Boucle de la Cerna. Elle était à la disposition de la 17^{e} D. I. C. et effectuait les transports vivres et munitions de Slivica sur Guilesch et Yven.

Les bombardements par avions se succédaient; le 31 mars, 14 appareils jetaient leurs engins sur le camp de Slivica : un conducteur indigène blessé, six chevaux ou mulets tués. Le 5 avril nouvelle attaque dont quelques animaux seulement raient victimes. Mais le 29 du même mois cinq hommes et 90 mulets gisaient morts après le passage de dangereuses machines au-dessus du camp.

Le 26 avril le convoi d'Iven a été surpris dans une tempête de neige. Il a dû passer la nuit sur place, 14 mulets sont morts.

Le temps cependant se mettait au beau, le service devenait plus facile, on pouvait se réorganiser et compter les victimes. Les pertes étaient pour une période de cinq mois de 71 conducteurs morts ou évacués et de 265 animaux.

En juin le convoi recevait l'ordre de se rendre à Florina. Une partie y travaillait sous la direction du service de l'intendance à l'exploitation des ressources de la région en fourrages, le reste transportait du bois à Vélusina. Puis au milieu d'août la compagnie déplacée à nouveau et réunie à Vélusina (sauf un détachement employé en forêt à Lagen) assurait le transport du combustible et de la farine à la boulangerie de Monastir.

Ce travail s'exécutait de nuit sur une route constamment bombardée.

Il allait se continuer près d'un an.

Le 7 novembre 1917 le capitaine **CARRUETTE** depuis très longtemps en Orient était remis à la disposition du Ministre sur avis de la Commission de rapatriement. Le lieutenant **PAQUY** lui succédait.

La Victoire

Le 9 juillet 1918 la compagnie subit une transformation complète. Elle comprend désormais deux pelotons d'arabats (100 voilures) et a pelotons de mulets de bât (200 animaux). Elle est complétée par des éléments provenant de la compagnie 161/16 dissoute (la compagnie 161/16 était aussi d'origine tunisienne). Elle prend la dénomination de compagnie 11 bis/16 mixte. Elle est placée sous le commandement du capitaine **PAPILLON**.

Mais l'année d'Orient qui depuis si longtemps souffre et travaille mérite son heure de gloire. Sous ses coups la force bulgare va s'effondrer brusquement et la nouvelle de notre victoire des Balkans, annonciatrice de succès plus définitif encore, fera trembler à Vienne et à Berlin les criminels qui imposèrent la guerre.

Le 19 septembre la compagnie au complet est mise à la disposition de la 11^{e} D.I.C. (qu'elle ravitaillera en vivres et en munitions le jour et la nuit pendant la bataille et la poursuite)

L'effort est tel que les hommes se traînent exténués et que les animaux meurent, de surmenage. Le 12 octobre l'état de fatigue est si considérable que le général commandant la Division ordonne un repos complet. La 11 bis/16 vient de marcher sans répit pendant 33 jours. Elle a couvert plus de 700 kilomètres sur des routes encombrées ou des pistes à peine tracées, au milieu d'une poussière aveuglante et sous un soleil torride.

Comme les autres unités de l'armée elle a travaillé de toutes ses forces pour la Victoire.

Vers des jours meilleurs

Le 6 novembre 1918 la compagnie quitte Pestrica à la suite de la 11^{e} division qui, à travers la Serbie libérée, marche vers le Nord.

Elle apprend à Kaplan que l'armistice est signé avec l'Allemagne, que la guerre est gagnée.

Mais ce n'est pas la fin des fatigues et des souffrances. La marche en avant continue sur l'étroite route qui suit la Morava. Le pays traverse est souvent sauvage, toujours pauvre et dévasté. L'encombrement rend pénible le travail des conducteurs et des mulets. Les hommes sont en loques, ils souffrent de la faim; les animaux sont couverts de plaies, ils meurent de fatigue et

d'inanition. En de nombreux endroits l'atmosphère s'empuantit de l'odeur de leurs cadavres laissés sur le chemin. La colonne nourrit des nuées de corbeaux. Puis la neige vient encore ajouter à cette misère.

Verestehagin le peintre de la sinistre route de Plewna aurait trouvé là une vivante réplique de son œuvre.

Le premier décembre l'unité est à Tchupria. Elle vient de parcourir 300 km. en 21 étapes. Les fatigues et la grippe ont décimé le personnel, 80 mulets sont morts, les autres sont squelettiques, le matériel n'a pu être amené qu'au prix d'efforts considérables.

Il faudra pour remettre l'unité en état une longue période de repos dans les riches plaines du Banat.

Nos Morts

Pour compléter ce bref historique il serait juste d'établir une liste des officiers et soldats tués à l'ennemi, de mentionner les citations obtenues, de rappeler les actes individuels de bravoure, de ténacité, de patriotisme.

Hélas ! les morts du Train ne sont pas tombés face à l'ennemi en pleine bataille. Sur leurs cadavres pas de glorieuses blessures. C'est dans quelque coin obscur d'un triste hôpital qu'ils ont rendu leur dernier soupir, victimes des fatigues de la route, tués par le surmenage.

Les morts du Train ne sont pas de ceux qu'on montre ; mais leur sacrifice n'est-il pas le même que celui d'autres morts plus héroïques ?

Quelques Lauriers

Et si pendant, la guerre les actes d'audace et de bravoure ont été justement récompensés par des citations, des croix et des grades, l'esprit d'abnégation, l'énergie patiente, l'effort continu, le dévouement de tous les instants ont été trop souvent ignorés ou n'ont obtenu qu'un vague succès d'estime.

Le Train des E. M. sans rien réclamer à applaudi à la gloire des autres..

Il était heureux cependant quand, sur sa roule, le fantassin étonné et admiratif lui rendait loyalement justice dans celle phrase tant de fois entendue :

« II faudrait me payer cher pour faire un métier pareil ».

Il était fier aussi lorsque des chefs bienveillants se sont adressés à lui dans les moments pénibles pour le remercier et l'encourager.

Voici une lettre que les compagnies reçurent le 24 septembre 1917 du Général commandant la Division provisoire :

« Depuis le début des opérations de la Division provisoire, le Train des Equipages Militaires a fourni les plus grands efforts et a grandement contribué par un travail intensif au succès des opérations en assurant dans les meilleurs conditions les ravitaillement en vivres.
« Je vous adresse l'expression de toute ma satisfaction et vous prie de féliciter en mon nom par la voie de l'ordre, les « officiers, sous-officiers, brigadiers et conducteurs des unités du Train ayant assuré les transports tant entre le km. 6 et Zelova que dans la zone d'action de la Division provisoire.
« Depuis 26 mois que je suis en Orient, le Train des Equipages Militaires, sous mes ordres, a donné les plus grandes satisfactions qu'un chef puisse rêver et je vous remercie de tout cœur.

« Vous pouvez être fiers des nombreux services que vous avez rendus à la Patrie.
« Par votre courage, votre esprit de discipline, votre abnégation et votre patriotisme, vous avez apporté souvent même jusqu'aux tranchées par tous les temps et toutes les saisons, les vivres, les munitions, le matériel et tous les objets nécessaires aux troupes pour vaincre l'ennemi.
« Notre tâche n'est-pas encore achevée, nous aurons à éprouver des grandes difficultés, mais je suis certain que, grâce à vos nombreuses qualités militaires, nous les surmonterons « toutes.
« Ayons confiance, la victoire prochaine viendra vous récompenser de vos efforts qui bien qu'obscurs n'en sont pas « moins utiles à la Patrie.
« Encore une fois merci. »

Plus tard la compagnie a eu l'honneur et la joie de recevoir du Général **FARRET**, commandant la 11e D.I. la lettre de félicitations suivante :

« Le Général commandant la 11e D.I.C. félicite la compagnie 11 bis/16 du T.E.M. pour l'endurance et l'énergie dont elle a fait preuve au cours des opérations de septembre et octobre 1918. Tous, officiers et soldats ont apporté à l'œuvre commune le concours le plus effectif et sont arrivés par « leurs efforts soutenus à ravitailler en vivres et en munitions les différentes unités de la Division à travers un terrain très difficile et dangereux ».

Historique fait à Tunis, le 15 janvier 1920.

Le Capitaine LAMBRET
Commandant les compagnies du Train en Tunisie,
(Signé) : LAMBRET.

Ancestrami