Titre : **1er ESCADRON DU TRAIN DES EQUIPAGES MILITAIRES** **HISTORIQUE** **1914-1918**	Référence : **ANCESTRAMIL** **Train des Equipages 1914-1918**
Auteur :	Origine : **http://gallica.bnf** **Droits : domaine public** **Transcription intégrale**
Référence : **Librairie Chapelot – Paris.** **Sans date**	Transcripteur : **Paul CHAGNOUX** Date : **2014**

Ancestramil

CAMPAGNE 1914-1918

HISTORIQUE

DU

1er ESCADRON

DU

TRAIN DES EQUIPAGES



LIBRAIRIE CHAPELOT

PARIS

AVANT-PROPOS

Le 1er escadron du train des équipages a été organisé le 21 avril 1875, en exécution de la loi du 13 mars 1875 sur les cadres de l'armée. Il a eu pour noyau les 4e et 5e compagnies du 1er escadron de l'ex-3e régiment de l'arme, qui a été licencié à cette date.

Depuis sa formation, l'escadron n'avait pris part à aucune campagne, mais il avait concouru à la formation des compagnies qui ont été organisées pour les expéditions coloniales, en Tunisie (1881-82), au Tonkin (1884-86), à Madagascar (1895-98), en Chine (1900-1901), au Maroc (1907–1911).

Lors de la mobilisation générale, en août 1914, le train des équipages, arme destinée à assurer le ravitaillement en vivres, en fourrages, le transport des blessés, du matériel et même des munitions, a formé des convois que les circonstances de la guerre ont disséminés sur tout le front. Le personnel de ces convois divisionnaires ou auxiliaires, de ces groupes de brancardiers et de ces compagnies de quartiers généraux a offert, pendant toute cette guerre, l'exemple d'une aide toujours efficace, en accomplissant les missions qui lui étaient confiées avec entrain, abnégation et dévouement.

Le chiffre de ses pertes est suffisamment élevé pour démontrer la consommation considérable de vies humaines que la guerre a faite parmi ses combattants.

Puisse ce petit livre, où nous avons consigné leurs longs services, être pour tous leurs frères d'arme le mémorial de leurs sacrifices. Ce bref exposé des faits pourra paraître bien sec pour tout profane, mais pour vous, anciens combattants du 1ertrain, tous ces mots prendront une signification singulière. Joint à votre livret militaire, à votre casque, à vos décorations, il sera pour vous un aide-mémoire terriblement évocateur. Dans ses pages vous trouverez un écho de cette gloire qui resplendissait sur notre étendard aux jours immortels des Fêtes de la Victoire, à Paris.

Ancestramil

I

MOBILISATION

La guerre nous a surpris dans ce calme ordinaire et presque monotone de la vie de garnison. Le mois de juillet 1914 s'écoulait dans cette répétition d'exercices, de marches, de revues qui composent l'instruction des recrues. Les permissions hebdomadaires du dimanche avaient encore été accordées. Certains bruits avaient bien été murmurés, mais personne encore n'avait songé à la guerre. De ci, de là, des petits groupes se formaient où l'on discutait les conséquences d'un conflit où la diplomatie devenait impuissante. Hélas, le lundi 27 juillet, les yeux commencèrent à se dessiller, les permissionnaires venaient d'être rappelés par télégrammes ; à présent on vivait dans une certaine angoisse, et toutes les initiatives tendaient vers le même but : « *Être prêt pour le jour suprême de la mobilisation* ». Et pourtant personne encore ne pouvait y croire....
Le samedi 1er août 1914, vers 16 heures, une communication téléphonique du bureau de la place de Lille faisait connaître que l'ordre de mobilisation était décrété à partir du 2 août 1914, à minuit.

Le 1er escadron du train devait mettre sur pied les unités ci-après :
1° Huit compagnies actives numérotées de 1 à 8 ;
2° Sept compagnies territoriales numérotées de 21 à 27 ;
3° Les services automobiles du 1er C. A., les 40e et 41e compagnies devaient former les unités de dépôt.

Affectations

C. V. A. D. 1 : La 1re compagnie attelait la 1re section du convoi administratif.
C. V. A. D. 2 : La 2e compagnie attelait la 2e section du convoi administratif.
B. O. A. : La 3e compagnie attelait la boulangerie de campagne.
C. V. A. D. 3 : La 4e compagnie attelait la 3e section de convoi administratif.
Amb., G. B. D., G. B. C. 1er C. A. : La 5e compagnie attelait les éléments du quartier général (1er C.A.), huit ambulances, six sections d'hospitalisation, deux groupes de brancardiers divisionnaires, un groupe de brancardiers de corps.
C. V. A. D. 4 : La 6e compagnie attelait la 4e section du convoi administratif.
Q. G., G. B. D., Amb. 51e D. I. : La 7e compagnie attelait les éléments du Q. G. de la 51e D. I. de réserve, ambulances, sections d'hospitalisation, un groupe de brancardiers divisionnaires.
G. M. R., Amb., Q. G. de la 1re et 2e D. I. : La 8e compagnie attelait les éléments de Q. G.de la 1re et 2e D. I., groupe de remonte mobile, parc de bétail, huit ambulances, six sections d'hospitalisation.

Compagnies territoriales

C. V. A. D. 51e D. I. : La 21e compagnie attelait les sections 1 et 2 de convoi administratif de la 51e D. I.
C. V. A. D. 51e D. I. : La 22e compagnie attelait les sections 3 et 4 du groupe de division de réserve.
C. V. A. X. n° 1 : La 23e compagnie attelait la 1re section du convoi auxiliaire.
C. V. A. X. n° 2 : La 24e compagnie attelait la 2e section du convoi auxiliaire.
C. V. A. X. n° 3 : La 25e compagnie attelait la 3e section du convoi auxiliaire.
C. V. A. X. n° 4 : La 26e compagnie attelait la 4e section du convoi auxiliaire.
C. V. A. X. : La 27e compagnie attelait la section de place de Calais et Dunkerque.

Convois automobiles

L'ordre de mobilisation, si soudain qu'il fût, loin d'augmenter l'angoisse déchaîna le plus patriotique enthousiasme. Les jours qui suivirent furent de véritables jours d'allégresse. Les réservistes, particulièrement nombreux au train des équipages, partirent avec un entrain et une spontanéité inoubliable.
Le 1er escadron du train, étant donné l'effectif très réduit du temps de paix, avait la majeure partie de ses hommes dans la réserve. C'est donc de l'arrivée de ces hommes que dépendaient la constitution de ses cadres et sa mise sur le pied de guerre.
Anciens soldats du train, anciens cavaliers affectés à l'escadron au moment de leur libération, tous arrivèrent sans retard. La mise sur le pied de guerre de ces unités s'est effectuée, au cours de la période du 2 au 13 août 1914, dans des cantonnements reconnus à l'avance et situés dans des usines de la banlieue de Lille : Lomme, Saint-André, Lambersart, Marquette, La Madeleine. En dix jours, plus de quatre mille hommes étaient équipés sur le pied de guerre. Déjà, le 4 août, des détachements de quartiers généraux partent avec les états-majors ; le 5 août, la 27e compagnie (sans matériel) est embarquée, moitié à destination de Dunkerque, moitié pour Calais ; et des départs eurent lieu journellement jusqu'au 12 août, date à laquelle toutes les unités actives, les 21e et 22e compagnies territoriales eurent quitté Lille. La plupart des compagnies passèrent par la gare régulatrice d'Hirson. C'est là qu'elles ont débarqué ou aux gares voisines de Rumigny ou d'Aubenton. Toutefois, la boulangerie de campagne fut dirigée sur Reims, par Laon, où elle est restée jusqu'au 27 août.
Mais déjà, nos revers commençaient, l'ennemi, que l'on croyait encore en Belgique, envahissait le Nord. Les Boches arrivaient par petites patrouilles de uhlans. C'est une de ces patrouilles, suivie peu après d'un détachement de hussards qui, le 24 août au soir, menaça la ville de Lille. Aussitôt que ce détachement fut annoncé, les 23e, 24e, 25e compagnies reçurent l'ordre de partir précipitamment dans la direction d'Abbeville avec les 40e et 41e compagnies. Les 23e, 24e, 26e compagnies sont touchées en cours de route par des ordres de mission ; seule la 25e compagnie et le dépôt continuent leur route sur Vernon, pour embarquer ensuite à destination de Ribérac (Dordogne).

II

ORDRE DE MARCHE

1° Organes de Corps d'Armées.
2° Organes d'Armées.
3° Convois auxiliaires.

Organes de corps d'armée

Les 1re, 2e et 21e compagnies (C.V.A.D.) sont rattachées au 1er corps d'armée, ainsi que les 5e, 7e et 8e compagnies.

Organes d'armée

Les 4e, 6e et 22e compagnies (C. V. A. D.) sont rattachées à la D. E. S. de la 5e armée, ainsi que la boulangerie de campagne (B. O. A.), 3e compagnie.

Convois auxiliaires

Les C. V. A. X. sont affectés à des divisions territoriales d'infanterie et au service des étapes.

Convois automobiles

Il sera seulement parlé ici des formations automobiles. Aussitôt leur entrée en campagne, elles furent séparées de l'escadron du train et placées sous le contrôle de divers services auxquels elles étaient rattachées. Elles s'accrurent au moyen de personnel recruté dans toutes les armes.
Pour justifier de leur rôle important et des services rendus au cours de la guerre, il suffira de dire que les services automobiles prirent une extension insoupçonnée en temps de paix. Sans parler de l'artillerie à tracteurs, des chenilles et tanks, il suffira de rappeler la bataille de Verdun en 1916 pour affirmer sans exagération que la guerre de 1914 - 1918 n'était pas assurée de la victoire sans ces précieux auxiliaires qu'étaient les camions-autos. Même en Orient, il a fallu attendre des années que les routes fussent construites, donnant accès aux automobiles dans les régions montagneuses; ce qui leur permit, en septembre 1918, de contribuer puissamment à aider nos armées à remporter cette splendide victoire qui mit les Bulgares en déroute et obligea l'Autriche à déposer les armes.

Ancestramil

Affaires auxquelles ont pris part les Compagnies du Train

ANNÉE 1914

En Belgique — La Marne.

A peine la mobilisation était-elle terminée que les unités de corps d'armée constituées prenaient la route de la Belgique. Elles allaient au secours de l'armée belge, aux prises avec l'envahisseur dans la vallée de la Sambre.
Mais Liège était tombé ; elles prirent donc contact avec l'ennemi à Dinant. Le 17 août, les formations sanitaires étaient là à leur poste et les convois du 1er corps d'armée commencèrent à ravitailler les éléments de l'une ou l'autre D. I. ou E. N. E. Ils assurèrent, tous les jours, leur service pendant les opérations et au cours de la retraite. Celle-ci se précipitait, aussi, du 24 août au 5 septembre, ils marcheront presque jours et nuits.
Cette retraite « à bride abattue » ne fut pas sans fatigue ni péril. La marche sur les routes était très pénible pour le personnel et pour les chevaux, car outre l'encombrement des routes (artillerie, convois, émigrés), les voitures de réquisition de la région du nord, dont était doté le 1er T. E. M., étaient très lourdes ; elles n'avaient pas de freins et le pays à traverser était très accidenté (Ardennes belges, vallées de l'Aisne, de la Marne, de la Seine).
Parmi les nombreux faits remarquables qui se produisirent au cours de cette retraite précipitée, nous n'en citerons qu'un seul, à titre d'exemple :
Le 2 septembre, à Beaurieux (Aisne), le sous-lieutenant **HACCART**, de la 8e compagnie, ayant perdu la liaison avec sa formation, se trouve retardé dans sa marche au bas d'une forte côte, avec un petit détachement comprenant le conducteur et sa voiture de compagnie, le maréchal des logis-fourrier, le brigadier-maréchal, un ouvrier en bois, un ouvrier en fer. Surpris par une patrouille de uhlans de grand matin, le sous-lieutenant **HACCART** est blessé mortellement et meurt le même jour ; le fourrier **BAYART** et le brigadier-maréchal **MORIVAL** sont grièvement blessés et faits prisonniers. Délivrés, après la bataille de la Marne, ils sont évacués sur l'hôpital temporaire n° 50, à Mont-de-Marsan ; le brigadier **MORIVAL** y meurt le premier, le 14 octobre ; le fourrier **BAYART** meurt quelques jours après, le 6 novembre 1914. Le conducteur de la voiture est emmené en captivité et les deux ouvriers doivent de n'avoir pas été pris au hasard d'être partis à la corvée d'eau.
Cependant l'invasion s'arrêtait, toutes les formations du train qui avaient traversé la Seine à Nogent et cantonnaient sur la rive gauche du fleuve, le repassaient deux jours après et, le 7 septembre, elles marchaient de l'avant, à la suite de nos régiments qui livraient la bataille de la Marne.
C'est alors que commencèrent à se creuser les premières tranchées. Le front ainsi formé fut, à partir de cette date, la destination des convois. Chaque jour, ils venaient s'arrêter aux abords de ces monticules de terre, apportant aux intrépides défenseurs de notre sol leur ravitaillement en vivres et en matériaux de toutes sortes ; ils contribuèrent aussi à l'évacuation des blessés. Les 18 et 19 septembre ils accomplissaient leur besogne sous la mitraille, aux environs de Reims. Le 20 septembre, cantonnés aux environs de Unchair (Marne), ils assureront le ravitaillement des

régiments du 1er C. A. dans des tranchées au nord de cette localité, et ceci pendant un mois, jusqu'au 18 octobre, date de leur embarquement pour un cantonnement de repos, aux environs de Châlons-sur-Marne.

Organes d'Armée

Pendant ce temps, les convois d'armée appartenant au 1er escadron du train, allaient cantonner aux environs de Chimay (Belgique) puis, lorsque nos divisions furent débordées et reculèrent sous la poussée teutonne, ils n'en continuèrent pas moins, si précipitée que soit leur marche, à ravitailler les 1er et 18e C. A. On ne saurait trop mettre en relief les difficultés et les peines que durent éprouver ces conducteurs qui, pendant presque quinze jours, franchirent trois cents kilomètres, marchant jours et nuits. Ils endurèrent, eux aussi, des fatigues et des difficultés inouïes, telles qu'elles ont été signalées plus haut pour les C.V.A.D. du 1er C. A.
Le 8 septembre, ils repassent la Seine et marchent à la suite des formations de la Ve armée ; ils ravitaillent les 1er, 3e et 18e C. A. et vont se compléter, tantôt à Mézy-sur-Marne, Dormans, Port-à-Binson et Damery. Le 20 octobre, ils cessent de ravitailler et cantonnent aux environs de Châtillon-sur-Marne.

Boulangerie de campagne

Quant à la 3e compagnie, qui constituait la boulangerie de campagne, elle s'embarquait à Reims, le 26 août, et arrivait à Chartres, le 28 août. Elle reste dans cette ville jusqu'au 4 septembre 1914, date de son embarquement à destination de Tours, où elle débarque le 8 septembre et va s'installer à seize kilomètres à l'ouest de cette localité, à Larcay. Le 17 octobre, elle va à Vouvray (10 kilomètres de Tours).
Par ordre n° 210, la boulangerie de campagne n° 1 passe de la Ve à la Xe armée. Le 19 novembre, elle se rend au Bourget par voie de terre, où elle arrive le 3 décembre. Une partie de la compagnie s'installe à Dugny, les autres sections à Aubervilliers. Elle ne quitte pas cette région de toute la guerre, jusqu'à septembre 1919, date de son retour à Lille.

Convois auxiliaires

Les C.V.A.X, ou convois auxiliaires, assumèrent pendant toute cette période la même tâche que les convois divisionnaires. Pendant tout septembre et la moitié d'octobre, ils ravitaillent les 81e, 82e, 84e, 88e divisions territoriales. Le C.V.A.X. 1 accompagna la 89e D. I. sur l'Yser et, dès le mois de novembre 1914, tant que dura cette bataille acharnée, jusqu'au mois d'avril 1915, il ravitailla sous les obus et à travers les champs boueux de cette région inondée.
Dès les premiers jours de septembre, le C.V.A.X. 2 ravitaille le 35e C. A. ; il est affecté à la VIe armée, qui livre la bataille de l'Ourcq. Il partage, lui aussi, la gloire de ces réservistes de l'armée **MAUNOURY**, qui sauvèrent Paris de l'investissement. Jusqu'en 1915, ils opérèrent le ravitaillement dans la région de l'Oise.
Quant à la 26e compagnie (C.V.A.X. disponible), elle fut moins éprouvée, partie de Lille le 24 août 1914, elle fut bientôt dissoute et partagée en deux groupes: le premier va à Arras pour sauver du matériel de génie abandonné dans la ville et le conduire à Angers, puis elle s'embarqua pour le dépôt de Ribérac. L'autre moitié est divisée en fractions destinées à être envoyées en renfort à d'autres convois déjà éprouvés.

La 27e compagnie a assuré le service des places de Dunkerque et de Calais pendant toute la guerre.

ANNÉE 1915

Les Éparges — Défense du Secteur de Reims.

L'année 1915 fut marquée pour nos formations du train par leur glorieuse participation à la bataille des Éparges. Du 17 au 21 février 1915, se livrèrent des combats pour la possession d'une redoute fortifiée en la possession des Allemands, sur une crête dominant nos positions. Les formations de corps d'armée du 1er escadron étaient alors cantonnées aux environs de Châlons-sur-Marne.
Les 30 et 31 mars, elles s'embarquent à Sommesous et Fère-Champenoise, à destination de cette région, où le 1er C. A. est appelé à attaquer la position dite « des Éparges ». Nos formations sanitaires débarquent à Revigny (Meuse) et vont s'installer à l'est de Verdun ; de même les éléments des quartiers généraux prennent leurs places dans l'ordre de bataille.
Chaque jour, les convois du 1er escadron viennent ravitailler dans des dépôts établis à proximité des premières lignes, près des forts du Rozellier et de la Renarderie, les trains régimentaires d'infanterie du 1er C. A., jusqu'aux derniers jours d'avril. Les 28 et 29 avril, les compagnies du 1er escadron s'embarquent à nouveau à Villers-Daucourt, Givry-en-Argonne et Sommeille-Nettancourt ; elles débarquent à Épernay, et viennent cantonner de chaque côté de la grand'route de Fismes à Reims. Les C.V.A.D. ravitaillent les trains régimentaires quotidiennement ; leur service s'accroît chaque jour avec les besoins sans cesse plus pressants et varié de nos divisions. Ils ne sont plus chargés du transport des vivres réglementaires prévus, mais encore du ravitaillement de toutes sortes : transport de bois de tranchées, transports divers pour l'intendance, le génie, effets chauds, chapes, cuirs, etc. Ils rendront également de grands services à l'agriculture, en prêtant aux cultivateurs les hommes et les chevaux disponibles.
Mais déjà l'étendue sans cesse croissante du champ de bataille nous forçait à répartir nos forces sur plusieurs fronts. L'invasion qui menaçait de réduire la résistance de notre alliée serbe, nécessitait l'envoi d'un contingent de troupes de renforts. Le C. V. A. D. de la 122e D. I. fut dans ce but constitué avec les éléments des 1re et 2e compagnies, pour former la 1re compagnie *bis* de l'escadron. De même, la 5e compagnie *bis*, attelant les formations sanitaires de la 122e D. I., est formée le 4 octobre 1915 à Sarcy (Marne), avec les éléments déjà existants du 1er C. A. Ces deux compagnies quitteront le front de Berry-au-Bac, au début d'octobre. Elles s'embarquent à Épernay, à destination de Toulouse, où elles débarquent le 14 octobre, pour y échanger, avant leur embarquement, le matériel de réquisition contre des arabas et constituer les détachements avec des animaux de bât.

Organes d'armée

La guerre de tranchées oblige les convois à un séjour forcé et prolongé dans les mêmes cantonnements, au nord de la Marne. Le temps est employé à réparer le matériel et le harnachement de réquisition en très mauvais état, à la confection de freins pour les voitures, en un mot à la bonne organisation des convois. Au printemps, l'autorisation, de prêter les chevaux à l'agriculture était accordée ; des centaines de chevaux avec conducteurs sont employés à la terre, dans un rayon de plus de 10 kilomètres. Des détachements sont mis à la disposition du service forestier pour l'exploitation des forêts, le transport du bois de tranchées et de charbon de bois.
La 6e compagnie (C. V. A. D. 4/1) est envoyée, au commencement de mai, dans l'Oise, pour l'exploitation des ressources locales ; elle assure ce service toute l'année.
En octobre, les 4e et 22e compagnies sont envoyées dans la Brie, pour la réquisition des fourrages de cette région et l'expédition en gare de la Ferté-sous-Jouarre, pour le ravitaillement des armées. Elles y resteront jusqu'au début de 1916.

Convois auxiliaires

Employée sur le front de Belgique depuis le 3 novembre 1914, la 23e compagnie (C. V. A. X. 1) s'embarque à Dunkerque le 21 avril et vient débarquer à Neuilly (Aisne) le 22. Le 4 mai, elle fait mouvement sur Hesdin ; elle cantonne le 12 mai à Marconnelle, où elle est divisée en plusieurs détachements. Le premier est à la disposition du 33e C. A. pour l'assainissement du champ de bataille en Artois ; le deuxième est mis à la disposition du 20e C. A. pour venir en aide à son C. V. A. D. Le reste du C. V. A. X. 1 assure le service de la place d'Hesdin et l'exploitation des ressources locales.
Le premier détachement a sept chevaux tués et deux blessés par obus.
Le 14 août, la compagnie regroupée est mise à la disposition du général D. E. S. de la VIe armée. Elle cantonne à Conty le 17 août, où elle reforme des détachements qui sont mis à la disposition du génie des étapes, du service forestier de l'armée, de l'intendance, etc. Plus de cent chevaux avec conducteurs sont mis tous les jours à la disposition des agriculteurs de la région. Ce service fonctionnera dans ces conditions toute l'année.
La 24e compagnie (C. V. A. X 2) passe de la VIe à la Xe armée le 6 mai 1915. Elle est mise à la disposition de l'intendance des étapes, où elle assurera le service jusqu'au 25 juillet. A cette date, elle se partage en trois sections.
La première fait des transports de paille à la gare de Bruay, aux divers magasins de subsistances. La deuxième assure le transport d'eau potable à différents endroits, situés sur le plateau de Notre-Dame-de-Lorette, près des premières lignes. La troisième est à la disposition du 85e R. I. T., pour le ramassage des objets trouvés sur le champ de bataille et des transports divers. Ces sections assureront ces différents services jusqu'au commencement de mars 1916. La plupart de ces transports s'effectuaient la nuit, et le service qu'assuraient ainsi ces détachements, n'était pas sans péril. La proximité des premières lignes rendait en effet leur mission dangereuse.
La 25e compagnie (C. V. A. X. 3), évacuée à Ribérac en août 1914, est appelée aux armées le 2 septembre. Elle quitte donc Ribérac pour se rendre, le 3, à Mussidan (Dordogne), par voie de terre, où elle reste jusqu'au 13 septembre. Elle voyage en chemin de fer les 14 et 15, débarque le 16, et va cantonner du 16 au 23, à Isle-sur-Marne et, du 26 au 30, à Courtisols. Dès le 1er octobre, le C. V. A. X. 3 est mis à la disposition du génie du 16e C. A., qui tient le front en Argonne. Puis, du 15 octobre au 19 novembre, au service du génie de la 16e D. I. C. (1er corps d'armée colonial) et enfin, de cette

dernière date jusqu'à la fin de l'année, à nouveau au service du 16e C. A., qui reprend le secteur. Pendant tout ce temps, la compagnie est bivouaquée tantôt à Somme-Suippe, à Saint-Rémy-sur-Bussy, au Moulin d'Ante, à Daucourt et au camp des Gascons.
Au cours de ces trois derniers mois de 1915, la 25e compagnie a assuré un service des plus dangereux de jour et de nuit, conduisant aux tranchées du bois, des rondins, du matériel de génie, dans le secteur de la Main-de-Massiges. Au cours de ces dangereuses missions, le conducteur **DROUVIN (Émile)** fut tué par obus ennemi, en déchargeant du bois aux premières lignes, le 8 octobre 1915. Dans les mêmes circonstances, le conducteur **FACKEUR (Eugène)** fut blessé mortellement, le 29, au même endroit.

ANNÉE 1916

BATAILLE DE VERDUN -:- OFFENSIVE DE LA SOMME

BATAILLE DE VERDUN.

Dix-neuf cent seize a été l'année des grandes offensives et des grandes hécatombes. Après la bataille de la Marne et celle des Flandres en 1914, la troisième grande offensive est celle de Verdun : « terrible, longue et sanglante bataille ». La forteresse de Verdun et son cercle de forts était le bloc défensif et offensif français. Elle appuyait notre résistance et faisait saillie dans le centre allemand. S'en emparer, c'était pour nos ennemis couper la liaison entre nos armées du Centre et celles de l'Est et marcher sur Paris. Après une longue période d'accalmie, du mois d'octobre 1915 à février 1916, au cours de laquelle munitions et matériaux étaient accumulés de chaque côté du front « on se forgeait des armes », l'offensive se déclencha. Dans le but de nous prévenir et d'en finir, les Allemands attaquèrent avant le printemps « au cœur même de la France ».
Le 21 février, un bombardement inouï portait sur les hauteurs boisées de Verdun et s'étendait à toute la région fortifiée. Dans la soirée du 21, la masse du choc, pour la rupture du front se rua sur nos positions. Nos formations de corps d'armée étaient alors avec le 1er C. A. dans le secteur de Reims. Elles y assuraient leur service habituel de ravitaillement. Elles furent des premières à être rappelées. Le 22, elles se dirigeaient avec leur matériel vers le lieu de l'offensive. Cinq jours après elles prenaient position au nord de la forteresse. Là, dès leur arrivée, les formations sanitaires assurèrent un service dangereux et pénible.
Dès le 27 février, elles vinrent s'installer à Bras, à Charnv, à Thierville, au fort de Marre et à l'est de Fromeréville. On y comprend, sans qu'il soit nécessaire de le mettre en relief, que leur tâche fut immense. Qu'il suffise de citer que, du 27 février au 8 avril, plusieurs milliers d'hommes furent mis hors de combat. Sans discontinuer, elles se sont prodiguées de jour et de nuit pour coopérer à la relève de nombreux blessés du corps d'armée.

C'est en accomplissant cette mission que les conducteurs **BONNET**, **CLÈVES**, **BASSEUR**, du G. B. D. de la 1re D. I. (5e compagnie) ont été tués par obus à Glorieux, ainsi que le conducteur DEVULDER, tombé dans les mêmes conditions, à Thierville (Meuse).
Les convois constituent, sous le feu des obus qui arrosent toute cette partie du camp retranché, des dépôts de vivres et de munitions dans les forts de Marre, de Vacherauville, dans les ouvrages de Charny, au poste de Belleville, à la ferme de Wameaux. Ces positions passent bientôt en première ligne. Les missions de nos C.V.A.D. deviendront alors si périlleuses, que leurs officiers auront ordre de prendre eux-mêmes la direction de chaque convoi se rendant à Verdun. La route nationale de Bar-le-Duc à Verdun est devenue, par suite de l'enveloppement de la forteresse, l'unique voie qui assure les communications avec l'arrière. Une seule route pour ravitailler cinq corps d'armée. Aussi le trafic automobile la transforme en une véritable piste où, en sens contraire, deux files de camions, les uns montant à la citadelle, chargés de munitions et d'hommes ; les autres évacuant à l'arrière les blessés, se croisent sans cesse. Nos convois du train sont mêlés à ce trafic intense. Ils traversent la ville bombardée et s'en vont ravitailler aux endroits désignés. Là, sous la rafale des obus qui éclatent sur les glacis des forts ou ouvrages, dans la profondeur des casemates, un rapide échange s'effectue. Les voitures sont déchargées, quelquefois elles ramènent à l'arrière du matériel mis hors d'usage, des effets d'habillement, etc. Bien souvent, ces routes qui la veille encore étaient praticables, ont été défoncées par les obus. Les conducteurs, prenant alors leurs chevaux par leurs mors, avancent péniblement au milieu de ces champs labourés par la mitraille.
Après les périls des obus du front, le plus grand danger pour nos conducteurs était d'être repérés par les avions ennemis. Ceux-ci descendaient, à proximité des convois, laissant tomber la mort avec leurs bombes. Leur situation de colonne en marche était des plus dangereuses. Ainsi périrent cinq conducteurs de la 6e compagnie, tués sur le coup par bombes ennemies, à Lempire (Meuse) : **BLEU** (Alexandre), **DHAINAUT (Louis), BEAUBERT (Jean-Baptiste), BOCHSTAL (Wilfred), LEVEYE (Adonis).** D'autres, en grand nombre, furent blessés, soit en déchargeant leurs voitures, soit en transportant le matériel qu'elles contiennent aux tranchées. Le maréchal des logis **MŒRMAN** et le conducteur **LERNOULD** furent ainsi blessés et décorés de la Croix de guerre. A côté de ces sacrifices si glorieux, Verdun fut l'occasion pour certains de s'illustrer par leur belle conduite. Ainsi le lieutenant **ADAM**, **GIRONNE**, le maréchal des logis **MANIER** et le brigadier **CAPELIER** y furent décorés également.

Offensive de la Somme.

La bataille de Verdun avait été entreprise par les Allemands en vue de déjouer nos plans de coalition interalliée pour la campagne d'été. Mais la résistance de Verdun ayant brisé l'attaque allemande, l'action interalliée se déploya comme elle avait été projetée sur le front de la Somme.
L'armée anglaise du général **HAIG** s'est minutieusement préparée et, de concert avec l'armée du général **FAYOLLE**, sous la prestigieuse direction du général **FOCH**, vont prendre l'offensive dans la vallée de la Somme. L'armée anglaise du général **HAIG** déclencha l'offensive dès les premiers jours d'août. Aussitôt, nos formations du 1er T. E. M., cantonnées en secteur de repos, s'embarquent en gare de Fismes, de Muison et d'Épernay, à la suite des divisions du 1er C. A., qui vont prendre leur large part à l'offensive. Elles débarquent à Crévecœur-le-Grand, à Breteuil, à Marseille-le-Petit et à Saint-Omer-en-Chaussée. Elles vont bivouaquer au sud de Sailly-Laurette, à Blangy-sous-Bois

(Somme), au bois des Tailles, près de Morlancourt.
Pendant l'offensive de la Somme, **CRÉTAL (Augustin),** du G. B. D. de la 5e D. I. est tombé glorieusement à Wiencourt ; les conducteurs **DEBONDUES (Alphonse), BERTELOOT** (Dieudonné), du même G. B. D. (7e compagnie) ont été tués par obus à Framerville (Somme). Le G. B. D. de la 1re D. I. a été cité à l'ordre de la division. L'adjudant **ROBERT**, du G. B. D. de la 2e D. I. est l'objet de la citation à l'Ordre de la 2e D. I., n° 132 ainsi conçue :
« *S'est prodigué pendant le combat, sous un bombardement violent, pour coopérer de jour et de « nuit à la relève des nombreux blessés de la division.* »
Comme à Verdun, les convois assurèrent leur service de ravitaillement du front. Ils allaient en gare de Bray-sur-Somme, de Bel-Air, charger des denrées et des munitions destinées aux trains régimentaires. Ils vont ensuite ravitailler la coopérative de Sailly-Laurette ; ils se rendent aussi à Maricourt pour le transport du bois de tranchées ou « corvées de planches ». Ils conduisent des matériaux à la cote 80, au Ravin de Pestilence, près de Maurepas. La 1recompagnie transporte des colis, de l'eau-de-vie, des denrées pour le 43e R. I., à Maurepas, à Le Forest.
Les routes calcaires n'ont que de faibles ondulations, à peine quelques massifs boisés, abritent-ils contre les repérages de l'ennemi, ces voitures en marche. Ces routes à découvert sont des objectifs constants de tirs sûrs dans toute la région violemment bombardée. Heureusement notre préparation, profitant des leçons de Verdun, s'était perfectionnée. L'arrière de nos lignes avait vu s'ouvrir de nouvelles routes ou s'élargir d'anciennes, des dépôts de munitions, des abris avaient été creusés dans les carrières jusque dans les collines. On avait tant bien que mal camouflé les routes ainsi construites. Enfin, pour interdire la vue de nos mouvements à l'adversaire, notre aviation prit la maîtrise de l'air et repoussa toute tentative de bombardement aérien. Ainsi nos colonnes de munitions et de ravitaillement ne furent-elles plus soumises, comme à Verdun, à un déluge d'obus. Mais la progression en avant fut une cause de difficultés nouvelles pour les convois du 1er escadron. Les divisions d'infanterie avançaient brillamment. Les villages occupés par les Allemands, mis en ruine par notre artillerie, étaient enlevés d'assaut. En dix jours, plus de 13 kilomètres de front étaient récupérés.
Mais des obstacles inouïs se dressaient pour ravitailler les troupes. L'artillerie avait tout bouleversé, transformant villages et tranchées en décombres. Il fallait passer avec des chevaux et des voitures là où des fantassins avaient pu à peine se frayer un passage. Ce fut pénible, et souvent il fallut se résigner à faire la corvée à pied, en attendant que le génie ait déblayé ou reconstruit une route. Le temps ne cessait d'être à la pluie et transformait les décombres en véritables fondrières.
Le 4 septembre, le 1er C. A. était à l'est de Forest et attaquait la ferme de l'Hôpital, le bois Ramette et atteignait la route de Bouchavesnes à Cléry. Ainsi la victoire était en marche et aucune contre-attaque ne réussit à repousser nos corps d'armée.
Le 1er C. A. qui avait atteint Sailly-Saillisel et la route de Béthune était épuisé. Il fut alors relevé et les formations du train quittèrent la Somme. Elles allèrent à nouveau tenir le secteur de Champagne et bivouaquèrent entre Croix-en-Champagne et Somme-Tourbe, aux environs de Bussy-le-Château jusqu'à la mi-janvier 1917.
Dans les premiers jours de novembre, un remaniement fut opéré dans les formations du train. Les C. V. A. D. sont ramenés à l'effectif de trois officiers, dont un vétérinaire, 119 sous-officiers, brigadiers, soldats, 173 chevaux, 67 voitures. Chaque division du 1er C. A. a son C. V. A. D. et sa compagnie de quartier général, qui feront partie désormais organiquement de cette grande unité et la suivront dans tous ses déplacements. Le 1er C. A. tiendra le secteur de Croix-en-Champagne jusqu'à janvier, puis ira se reformer aux environs de Condé-en-Brie.

I. — Organes d'armée

Les 4e , 6e et 22e compagnies assurèrent l'exploitation et l'expédition des fourrages en Champagne et en Seine-et-Marne.
La 22e compagnie est chargée de ce même service dans la région de Rebais (Seine-et-Marne) jusqu'à sa dissolution, le 19 juillet 1916.
La 6e compagnie est à Humier, en Champagne. A la fin de février elle quitte cette région pour venir à Longeville, d'où elle est envoyée dans le secteur de Verdun, où elle bivouaque successivement à Beauzée, Dugny et Lempire (Meuse). Jusqu'à sa dissolution elle effectuera un service dangereux et pénible en effectuant aux premières lignes des transports de toutes sortes pour le service du génie de la IIe armée notamment le service routier. Le 23 juin, le brigadier **Kléber DECHÊGNE** est tué à l'ennemi devant Verdun. Le conducteur **BLON (Alexandre)** est blessé grièvement par une bombe ennemie, le 16 novembre au matin, à Lempire (Meuse) ; transporté à l'hôpital temporaire de Vadelincourt, il meurt le 28 novembre. A partir du 1er décembre, le C. V. A. D. 4/1 (6e compagnie), devient la 30e compagnie C. V. A. X. 4.
Le 1er mars, la 4e compagnie reçoit l'ordre de prendre la direction de Verdun par voie de terre et d'aller cantonner aux environs de Coulommiers. Le 7 mars, elle est mise à la disposition de la IIIe armée et ravitaille les trains régimentaires et les C. V. A. D. jusqu'au commencement du mois de juin.
Le 30 juin, la 4e compagnie s'embarque à Sommeille-Nettancourt (Meuse), à destination de Maignelay (Oise), où elle débarque le 1er juillet. A la fin de ce mois, elle vient à Breteuil, où existe un magasin d'étapes qu'elle est chargée de ravitailler au moyen des ressources locales.
Le 2 novembre, elle fait mouvement sur Thibevillers (Oise) où se rassemblent tous les convois d'armée en vue de leur dissolution. Le 30 janvier 1917, le C. V. A. D. 3/1 est dissous.

II. — Convois auxiliaires

La 23e compagnie (C. V. A. X. 1) est dirigée en de nombreux détachements, mis à la disposition du génie des étapes de l'intendance, du service forestier (chevaux malades), etc.
A la fin d'avril, la compagnie est regroupée et sera employée au service forestier du 20e C. A. Le 21 juin, elle est mise à la disposition du 35e C. A. et le 23 elle vient bivouaquer à Guillaucourt (Somme). Jusqu'au 27 octobre, le C. V. A. X. 1 va assurer un service de jour et de nuit des plus pénibles dans une zone soumise à tous les bombardements Une section comprenant soixante-dix voitures est mise à la disposition de l'A. C. 35, une autre section de même composition est au bivouac à Harbonnières, à la disposition des troupes d'assaut, une demi-section de vingt voitures est au service du génie, à Guillaucourt, des groupes de quatre à six voitures sont mis à la disposition des diverses batteries d'artillerie pour le ravitaillement en munitions (transports effectués de nuit). Ces derniers groupes bivouaquent dans le secteur de Perret, près de Wiencourt.
Le 26 juin, à Harbonnières, le brigadier **CORDIER** est blessé, un de ses chevaux est tué, l'autre blessé ; le même jour, au « bois des Cuisines », le groupe détaché au génie a deux chevaux grièvement blessés et deux chariots anéantis par obus.
Le 27 juin, le bivouac d'Harbonnières étant rendu intenable par le bombardement, le détachement se déplace et vient s'installer dans le ravin au sud de Marcourt. Le même jour, des grenades font explosion pendant le déchargement des voitures qui apportaient ces engins pour l'artillerie du 35e C. A.
Le 2 juillet, à « La Baraquette », pendant un violent bombardement, deux chevaux sont tués, trois

autres grièvement blessés et quatre chariots sont anéantis par obus.
Le 4 juillet, le conducteur **GOULLIART** est blessé à la jambe par éclats d'obus, un cheval est tué et deux autres sont blessés. Dans la nuit du 14 au 15, deux chevaux encore sont tués et une voiture brisée par obus. Dans le même détachement, le 17 juillet, le conducteur **AUTHIÉ** est blessé à la jambe, par éclats d'obus, en ravitaillant en munitions, à Fay, le 17 juillet.
Le 21 juillet, trois voitures du détachement du « Ravin de Morcourt » sont détruites par obus, deux chevaux sont tués ; les 25 et 26 juillet, les détachements en service des 51e et 132e D. I. ont encore des chevaux tués ou blessés par obus.
Le 4 août, le bivouac de Guillaucourt est bombardé, huit obus de 210 tombent à proximité du parc des chevaux et voitures. Un bon nombre d'animaux sont tués ou blessés ; une voiture est réduite en morceaux.
Le 13 août, le maréchal des logis **MICHAUX** est tué et le conducteur **POPIEUL** a le bras gauche arraché, par obus, à la carrière « Parison », près de Lihons.
Le 15 août, à Rosières, au cours d'un bombardement, trois chevaux ont été tués et deux voitures détruites. Le 17 août, au cours d'un bombardement, au bivouac de Guillaucourt, le conducteur **DUFLOS** est tué et le conducteur **BRASSEUR** grièvement blessé. Le cantonnement de **Guillaucourt** n'était plus tenable et le bivouac fut transféré au bois Pierret, entre Wiencourt et Marcelcave.
Le 25 octobre, tous les éléments du convoi sont rassemblés au bois Pierret et le 27 octobre, la 23e compagnie cantonne à Plainval, où elle est mise à la disposition du général D. E. S. de la Xe armée. A partir du 3 novembre, 25 voitures sont envoyées à Morisel, à la disposition du G. P. A. pour être affectées au centre d'amorçage et de grenades. Le reste du convoi est mis à la disposition de l'intendant d'armée pour assurer l'exploitation des ressources locales.
Dans les premiers jours de décembre, cent voitures sont affectées à l'exploitation forestière à La Landelle (forêt de Thelle) et le 17 du même mois, le convoi en entier est affecté à ce service, travail qu'il assurera encore en 1917.
La 24e compagnie (C. V. A. X. 2) assure différents services de ravitaillement en paille, en eau potable, et des transports divers pour la VIe armée. Le 14 mars, il reçoit l'ordre de se tenir prêt à s'embarquer le lendemain à destination de Charmes (Vosges) où il arrivera le 16. Le 30 mars, la 24e compagnie forme neuf détachements de 15 à 20 voitures pour être mis à la disposition du service forestier. Il ne restera plus à la portion centrale que sept voitures, quelques gradés et une quinzaine de chevaux.
Cette compagnie assurera le service d'exploitation des forêts dans les Vosges et la Meurthe-et-Moselle jusqu'en septembre 1917 et, indépendamment de cet emploi, de petits détachements sont encore utilisés au service de place, dans une compagnie de prisonniers de guerre, dans une scierie militaire et à la disposition des agriculteurs.
La 25e compagnie (C. V. A. X. 3) est au bivouac au camp des Gascons. Elle reste au service de la IVe armée jusqu'au 17 mai, transportant aux premières lignes, la nuit, du matériel de génie pour les troupes des 16e, 11e et 12e corps d'armée. Le 18 mai, le C. V. A. X. 3 est mis à la disposition du général D. E. S. de la IVe armée et quitte le camp des Gascons pour venir cantonner à Somme-Vesle, Châlons-sur-Marne, Chéniers (Marne), où il arrive le 20 juin. Il quitte cette dernière localité le 25 juillet, pour embarquer à Sommesous le 26 juillet, à destination de Ansauvillers (Oise), où il arrive le 28 juillet. A partir d'août, le C. V. A. X. 3 est mis à la disposition de la Xe armée et reste dans l'Oise jusqu'à la fin de cette année.

Participation des conducteurs à la vive résistance des fusiliers-marins sur l'Yser

Dès le mois de novembre 1914, un certain nombre de conducteurs du 1er escadron du train, avec leur matériel, avaient été envoyés en renfort pour aider au ravitaillement et à l'approvisionnement des braves fusiliers marins qui tenaient tête à la formidable poussée teutonne sur l'Yser. Dans la suite ils restèrent attachés à cette unité et leur sort se lia définitivement à ce bataillon héroïque. Ils partagèrent jusqu'à cette date (novembre 1916) toutes leurs fatigues et bon nombre furent blessés. L'un d'eux, le conducteur Élie **LECOCQ**, blessé à Nieuport le 10 novembre 1916, par schrapnells dans la région du cœur, est mort des suites de ses profondes blessures, le 11 novembre 1916, à l'hôpital de Zuydcoote (Nord).

ANNÉE 1917

Offensive de l'Aisne (Avril).
Offensive des Flandres (Juillet).

Depuis le mois de novembre 1916, chaque division a son C. V. A. D. et sa compagnie de quartier général avec ses formations sanitaires. Le 1er C. A. tient le secteur de Suippes, en Champagne et les formations du train bivouaquent au camp Castelnau.
Les dispositions nouvelles ci-dessous apportent des modifications sérieuses dans l'organisation des unités du train. L'effectif des C. V. A. D. (hommes, chevaux, matériel) est réduit des deux tiers environ.
Les convois d'armée sont supprimés. Il reste donc: 1° les organes de C. A.; 2° les organes des étapes.

Organes de Corps d'armée

D. I.	Convois	Compagnies de Quartiers généraux
1re D. I.	1re compagnie	5e compagnie
2e D. I.	2e —	55e —
51e D. I.	21e —	7e —
162e D. I.	28e —	12e —
E. N. E.	17e —	»
1er C. A.	»	8e —

Une compagnie d'âniers (53e compagnie) est créée le **23 février**.

Organes des étapes

Convois auxiliaires, 1er T. E. M. :
23e compagnie : C. V. A. X. 1.
24e compagnie : C. V. A. X. 2.
25e compagnie : C. V. A. X. 3.
30e compagnie : C. V. A. X. 4.
31e compagnie : C. V. A. X. 5.

Unités de transports hippomobiles :
29e compagnie : U. T. 1.
23 ambulances des étapes réparties à l'arrière du front de Champagne : Jonchery, Gueux, Muizon, Montigny, Proully, Bailieux, forment la 70e compagnie.
Le groupe mobile de remonte constitue la 80e compagnie G. M. R. 14.

Offensive de l'Aisne.

L'année 1917 est caractérisée par une remarquable stratégie.
Les plans de campagne des années précédentes prévoyaient en un point désigné une offensive locale. La tactique employée dans ces opérations faisait toute leur chance de succès.
L'offensive française d'avril 1917 fut de grande envergure. Il ne s'agit plus de percer le front en un point, mais de le faire reculer en créant une situation stratégique nettement redoutable pour l'adversaire. A cet effet, nos troupes se rendront maîtresses des hauteurs de Craonne. Ce plan consistait également en un échelonnement d'attaques sur le saillant allemand dessiné par l'avance française de la Somme. Enfin, si les résultats généraux étaient insuffisants, une grande offensive se ferait en Flandre.
Les formations du 1er corps d'armée coopérèrent à la bataille de Craonne et à l'offensive des Flandres. Le plateau de Craonne est la clef de voûte des provinces du Nord. Déjà attaqué en 1914 après la Marne, les Allemands s'y étaient puissamment fortifiés en creusant dans ses vallonnements boisés des repaires de mitrailleuses et des boyaux de communications. Les fameuses falaises, avec leurs trous de mitrailleuses et leurs tunnels, furent bombardées violemment puis, à travers les brèches nombreuses et au prix de pertes sévères, les troupes des armées **MANGIN** et **MAZEL** en firent l'assaut. Elles s'emparèrent d'abord des défilés de Vailly et de Juvincourt, les 17 et 18 avril 1917. Enfin, une brillante action, le 4 mai, nous donna le village de Craonne, sur le plateau même.
Au commencement de janvier, le 1er C. A. quittant le secteur de Champagne, les compagnies du 1er escadron, des 1re et 2e D. I. suivent ces divisions dans leurs cantonnements de repos, aux environs de Condé-en-Brie. Les 51e et 162e D. I. vont prendre le secteur de l'Aisne, en face de Craonne et les unités du train bivouaquent à Huit-Voisins, Romain et Baurieux.
Dès leur arrivée dans ce secteur, les formations du train assurent un service pénible des plus laborieux. Les vivres des C. V. A. D. sont déchargés à l'entrepôt d'intendance de Beaurieux. Puis les convois commencent à transporter les denrées à entreposer au nord de l'Aisne, aux emplacements dénommés: dépôts de Béthune, d'Avesnes, de Saint-Omer, de Lille, de Calais, de Dunkerque. Ce service de transports de vivres sera assuré tous les jours au cours des mois de février, mars et première quinzaine d'avril.

Le 12 mars, la 28e compagnie reçoit l'ordre de prélever des briquettes à l'usine Holdein, à Cernay, à quelques centaines de mètres des lignes allemandes, entre les travaux de défense des faubourgs de Reims. Reconnaissance de jour et service de nuit. Le maréchal des logis **PARMENTIER**, volontaire, le brigadier **MARTIN** et douze conducteurs de voitures accomplissent cette périlleuse mission.

A la fin du mois de mars, les 1re et 2e D. I. viennent prendre, à leur tour, leur place de bataille pour l'offensive de l'Aisne. Tous les C. V. A. D. bivouaquent dans la région du Romain. Le 26 mars, le conducteur **REZENTHEL** (Désiré), de la 7e compagnie, est tué par obus ennemi à Beaurieux (Aisne). Le 27 mars, le conducteur **STANQUIE** (Jean), de la 5e compagnie, est tué par éclats d'obus à Maizy (Aisne). Le 1er avril, le conducteur **FICHEUX** (Victor), de la 28e compagnie, agent de liaison, chargé de faire parvenir un pli au sous-intendant militaire, est averti par l'officier d'administration gestionnaire du G. E. de la violence du bombardement. Il tient néanmoins à accomplir sa mission sans tarder, mais il est atteint d'éclats d'obus et meurt le 10 avril à l'ambulance 145, à Jonchery.

Le 5 avril, pendant le transbordement des approvisionnements du magasin de Maizy à celui de Beaurieux, le conducteur **PHILIPOTAUX** (Jean) est atteint d'un éclat d'obus au genou. Depuis fin mars, cette région est absolument bombardée, aussi le service est-il devenu très pénible. Le 25 mars, le brigadier maréchal **VERDIER**, de la 55e compagnie, détachement du G. B. D. de la 2e D. I. est mortellement frappé par obus, à Cuiry-les-Chaudardes (Aisne). Le lieutenant **BUGAREL** (Albert), commandant ladite compagnie, est tué à son tout par éclats d'obus. Plusieurs hommes sont blessés, une vingtaine de chevaux sont tués. Le lieutenant Albert **BUGAREL** est cité à l'Ordre du 1er corps d'armée :

« *Officier d'un dévouement à toute épreuve, brave, du plus grand sang-froid, a été mortellement « frappé, alors que, par un bombardement intense, il n'hésitait pas à se porter près de ses « hommes, pour les encourager au calme. Avait déjà, dans des circonstances semblables, fait « preuve du plus grand courage.* »

Le 14 avril, le conducteur **DEMONGIVERT** (Louis), de la 12e compagnie, fut blessé grièvement et dut subir l'amputation de la jambe gauche. Le 15, le conducteur **WATTELIEZ** (Georges), était tué par obus à Beaurieux. Le 11, le conducteur **LAPERS** (Paul), de la 5e compagnie, atteint d'éclats d'obus à Craonnelle (Aisne), mourait le même jour des suites de ses blessures. Le G. B. D. 1 (5e compagnie), à Maizy, a 17 chevaux tués, plusieurs conducteurs blessés et du matériel détérioré.

Le 16 avril, les cinq C. V. A. D. fournissent chacun dix chariots de parc pour le ravitaillement en munitions des batteries de 155 du secteur de Vassognes, Beaumarais et Blanc-Sablon. Du 16 au 22 que durera ce service, le détachement est violemment bombardé, des chevaux sont tués, les voitures détériorées par les obus, restent enlisées sur le terrain. Les conducteurs, indépendamment de ce déluge d'obus, sont indisposés par les gaz, qui affectent encore plus particulièrement les chevaux, qui ont peine à regagner leurs bivouacs.

Le 20 avril, il faut évacuer Beaurieux. rendu intenable par les obus à gaz et lacrymogènes, et aller bivouaquer à Morival. Malgré toutes ces difficultés et les dangers courus, le mauvais état des routes détrempées par les pluies récentes, ce détachement a continué à assurer le ravitaillement de l'artillerie, accomplissant ses missions jusqu'au bout. Le 23 avril, le chef d'escadron commandant le parc d'artillerie du 1er C. A., cite à l'Ordre du jour le sous-lieutenant **RICHE**, avec la mention suivante :

« *Chargé du ravitaillement en munitions, le 19 avril 1917, a su, malgré un violent bombardement « par obus et par gaz asphyxiants, accomplir parfaitement sa mission.* »

Par ordre n° 12, du 5 mai, sont cités :

CARRÉ (Joseph), adjudant :
« *Ayant reçu l'ordre de ravitailler en plein jour une batterie lourde, en suivant une route battue « par l'ennemi, a assuré son service malgré un bombardement qui a tué trois chevaux, a ramené « tout son matériel.* »

COQUEREL (Adrien), maréchal des logis :
« *A assuré son service malgré un violent bombardement. A eu six chevaux tués dans son « détachement, a ramené tout son matériel qui lui fut confié.* »

DELPLACE (Victor), conducteur :
« *Ayant eu ses trois chevaux tués en assurant le ravitaillement en munitions d'une batterie, a « recueilli leur harnachement en attendant le renfort qui lui a permis de ramener sa voiture.* »

LE HORS (Mathurin), conducteur : « *Ayant eu deux chevaux tués et ayant subi une violente « commotion qui le jeta hors de son siège, a, malgré le bombardement, ramené le dernier cheval « et le harnachement des deux autres.* »

Le maréchal des logis **OGER** est également décoré de la Croix de guerre, ainsi que le brigadier **RICHARD**, qui est cité à l'Ordre du corps d'armée pour sa belle conduite pendant le service de récupération des chevaux blessés au cours de l'attaque.
Le 27 avril, le maréchal des logis **LHEUREUX**, du service de santé du 1er C. A., ambulance 9/6, est l'objet de la citation suivante :
« *Sous-officier hors ligne, qui a rendu depuis quinze mois, à l'ambulance, des services « inappréciables dans des circonstances toujours difficiles et souvent périlleuses, notamment à « Verdun et pendant les convois du 14 au 20 avril 1917.* »

Le 24 avril, le 1er C. A. quitte le secteur de Craonne et va se reformer aux environs du camp de Mailly (Aube). Le déplacement se fait par voie de terre et les formations du train, non remises des opérations auxquelles elles viennent de coopérer, arrivent dans leurs nouveaux cantonnements, après des étapes assez difficiles, vers le 15 mai. Elles restent dans ces cantonnements jusqu'à la fin du mois de juin. Pendant ce temps, les réparations à faire au matériel sont poussées activement, les échanges d'accessoires hors de service sont effectués et les animaux exténués sont l'objet de soins particuliers et conduits au pacage.
Dès les premiers jours de juillet, nouveau déplacement; les compagnies s'embarquent à Provins, à Nogent-sur-Seine, à Esternay, à Fontenay-Trésigny.

Offensive des Flandres.

En Flandre, depuis longtemps les armées du maréchal Douglas **HAIG** préparaient leur offensive. Les rudes combats de Craonne semblaient en être le prélude. La préparation de cette offensive avait amené sur cette partie du front la 1re armée française, commandée par le général **ANTHOINE**. Le

10 juillet, le 1er C. A. débarque à Bergues et Dunkerque. En prévision de la durée de l'attaque deux divisions étaient restées au repos, les deux autres montèrent en ligne. Il en fut de même pour les formations du train, dont le service était lié à celui des D. I. Le 31 juillet l'attaque se déclenchait. Des gares de ravitaillement avaient été aménagées à proximité du front, à Waayenburg et à Ronsbrugge. Les trains régimentaires viennent s'y ravitailler directement et les convois n'ont pas de transport de vivres à effectuer, hormis quelques corvées dans les gares. Mais des détachements sont mis au service du génie, à Oostvleteren, au Lion belge, pour le transport des rondins flotteurs et du matériel d'artillerie.
Dans la nuit du 22 au 23 juillet, le conducteur **TANGUY** (Guillaume) est tué par obus près de la ferme des Mitrailleurs (secteur de Wœsten, Belgique). Le conducteur **COUTOULY** (Jules) et Ahmed **SÉRIER** sont blessés par éclats d'obus au même lieu. Des chevaux sont tués, d'autres sont blessés par éclats d'obus au même lieu. Entre Oostvleteren et Lizerne, au delà de la ferme Marie, les convois rencontrent des difficultés sans nombre pour assurer leur service sur des pistes défoncées, semées de trous d'obus. Leurs cantonnements ne sont plus des abris sûrs, ils y sont souvent bombardés comme au cours de leurs charrois.
Le 15 août, à 22 heures, les conducteurs **CRENN** et **LAURENT** sont blessés au cantonnement du génie et évacués. **CRENN** meurt le lendemain des suites de ses blessures, à l'H. O. E. de Rousbrugge. En outre, les hommes et les chevaux sont incommodés par les gaz asphyxiants. La durée du combat opiniâtre faisait surgir à chaque nouveau parcours des difficultés d'un nouveau genre. La pluie persistante avait transformé les champs et les chemins en de vraies fondrières de boue et en marécages. Il fallut, au prix de grands travaux, assurer les communications avec l'arrière, par des chemins de rondins ou de caillebotis. Mais les obus venant à éclater sur ces chemins de fortune, les réduisaient en morceaux et coupaient les communications aux ravitailleurs. Sur la route de Pichgam ils furent ainsi souvent dans l'obligation de suspendre leurs charrois. Des détachements furent mis également à la disposition du service routier pour transporter le jour et la nuit les matériaux nécessaires à la réfection des routes au delà du canal de l'Yser.
Dans les premiers jours de décembre, tandis que se déroulait la bataille de Cambrai, faisant suite à celle des Flandres, le 1er C. A. quitte le secteur des Flandres pour venir par étapes aux environs de Gravelines, où il reste quelques jours et redescendre dans l'Oise et en Seine-et-Marne, pour se reconstituer.
En cours de route, la neige s'est mise à tomber pendant plusieurs jours, rendant les chemins glissants, les voitures plus lourdes à traîner, surtout avec nos chevaux exténués. Les routes elles-mêmes disparaissaient sous la neige, à travers la campagne, transformée en une steppe immense, il faut envoyer des pionniers d'infanterie pour tracer une piste dans la neige. Ainsi, aux durs labeurs des combats s'ajoutaient les rigueurs des frimas.

Organes des étapes

La 23e compagnie (C. V. A. X. 1) est affectée aux exploitations forestières dans la région de Senlis. Elle passe sous les ordres de la direction des étapes du G.A.N. le 19 janvier et assurera ce service dans le département de l'Oise indépendamment des diverses corvées pour le génie des étapes, les hôpitaux, etc..., toute l'année, jusqu'au commencement de novembre, date de son envoi à l'armée d'Italie, où elle est mise à la disposition des services de l'intendance de la Xe armée, à Castelfranco (Vénéto).

Le 5 septembre 1917, le C. V. A. X. 1 s'embarque à Ribécourt (Oise) pour l'Italie. Son transport

nécessite cinq trains : deux trains débarquent à Nice et deux à Vintimille et gagnent Lavona par la route, en faisant étapes, le 9 novembre à Bordighera, le 10 novembre à Onéglia, le 11 novembre à Alassio, le 12 novembre à Locano, le 13 novembre à Noli. Le 14 novembre 1917, les effectifs composant ces cinq trains embarquent à Savona et débarquent le 15 novembre à Brescia, d'où ils se rendent par la route à Lonato. Dans cette localité, ils se retrouvent avec la portion centrale ayant fait le chargement du dernier train qui y est arrivée depuis six jours, ayant fait le trajet par voie de fer, de Ribécourt à Lonato.
Le 21 novembre, le C. V. A. X. 1 quitte Lonato et fait étape à Peschiéra, où il laisse un détachement de douze voitures et fait étape à Cadi-David.
Le 2 décembre, le C. V. A. X. 1 quitte Cadi-David et laisse à son passage à Verona un détachement de vingt-quatre voitures.
Le 5 décembre, le C. V. A. X. 1 vient cantonner à Castelfranco, où il assure le service de la gare et le transport aux lignes du matériel du génie. Pendant son séjour à Castelfranco, quatre hommes sont restés blessés et quatre chevaux tués par les terribles bombardements par avions qui détruisirent en partie cette localité.
Le 30 janvier 1918, le C. V. A. X. 1 quitte Castelfranco en y laissant un détachement de trente-six voitures, fait étape à Poïana, où il laisse un détachement et le reste vient cantonner à Tavernelles.
Enfin, le 30 avril, le tiers du C. V. A. X. l, sous les ordres du lieutenant GRENILLET, s'embarque pour rentrer en France et débarque à Doullens, où il est mis à la disposition du service d'aviation. Le 9 mai, le reste du C. V. A. X. 1 s'embarque à Poïana, débarque le 13 mai à Doullens et vient cantonner à Bouquemaison, où il est employé à l'installation des nouveaux camps d'aviation.

La 24e compagnie (C. V. A. X. 2) est affectée aux exploitations forestières dans la région de Neufchâteau. Elle assurera ce service dans le département des Vosges, indépendamment de diverses corvées pour le génie des étapes, pour les camps d'instruction, les P. G., l'agriculture même, toute l'année.

La 25e compagnie (C. V. A. X. 3) reste, à Saint-Pol (Oise) jusqu'au 16 janvier, date de son embarquement à destination de Mont-Notre-Dame (Aisne) où elle arrive le lendemain. Elle est à Fismes (Marne) le 30 mars avec la VIe armée, où elle assure divers transports de ravitaillement (vivres de la 50e division sénégalaise), notamment des pierres pour l'entretien des routes (service de la voirie de la place de Fismes) à Jouaigres et Oulchy-le-Château. Le C. V. A. X. 3 reste dans le secteur de l'Aisne avec la VIe armée jusqu'à la fin de l'année. Dans la nuit du 6 au 7 novembre 1917, le conducteur **CRETON** (Renon) est tué à la cote 1509, territoire de Bray-en-Laonnois, par obus ennemi.

La 30e compagnie (C. V. A. X. 4) se forma le 1er décembre 1916 avec les éléments de la 6e compagnie. Elle va d'abord stationner au bois de Chevilmont et à Lempire (Meuse). Elle continuera à assurer, avec ses détachements mis à la disposition de l'artillerie, du génie et de l'intendance, le service de transports du ravitaillement des matériaux de tranchées, plus particulièrement encore de pierres pour le service routier. Le 14 janvier 1917, le conducteur BERNIER (Louis) est tué sur le coup d'un éclat d'obus ennemi à la poudrière de Fleury.
Le 1er mars, la portion principale est au bois de Chevilmont ; cent attelages sont cantonnés aux casernes Bévaux et quarante à l'arsenal de Verdun. Ces attelages assurent des transports de nuit de matériaux du génie et de munitions jusqu'aux premières lignes. On ne saurait mieux mettre en relief les difficultés rencontrées et les dangers encourus chaque jour par nos conducteurs sur ces chemins

violemment bombardés qu'en insérant ici les nombreuses citations dont ils étaient l'objet.

PLEZ (Adolphe) :
« *Conducteur énergique et dévoué. Pris sous un violent bombardement et dans une émission de « gaz asphyxiants a, par des efforts prodigieux et malgré les malaises endurés, sauvé avec l'aide « de ses camarades le maximum d'un convoi de dix voitures chargées de matériel du génie à « destination des premières lignes, donnant ainsi le plus bel exemple dans le danger, a été évacué « immédiatement après sa mission terminée, pour intoxication, le 19 avril 1917. » Le même jour il succombait à l'ambulance 1/6.*

VIVIEN (Edmond), maréchal des logis :
« *Chef d'un détachement de dix voitures chargées de matériel à destination d'un dépôt situé dans « les premières lignes et ayant eu la plupart des conducteurs et des chevaux intoxiqués par les « gaz, a su prendre toutes les dispositions voulues pour sauver la totalité de son convoi, ramenant « lui-même les chevaux et la voiture d'un conducteur se trouvant, par suite d'une forte « intoxication, dans l'impossibilité de conduire, ayant même dû être évacué.* »

VRIGNONNEAU (Charles), brigadier :
« *A toujours montré, dans des circonstances dangereuses, les plus belles qualités de sang-froid et « d'initiative et a de ce fait, dans la nuit du 16 au 17 août 1917, réduit au minimum les pertes de « son convoi pris sous un tir de barrage.* »

FARDEAU (Léon) :
« *A fait preuve de courage, de sang-froid et d'énergie au cours d'un ravitaillement en premières « lignes, demeurant à la tête de son attelage, sous un bombardement violent.* »

BRIHIEZ (Alphonse) :
« *Faisant partie d'un convoi de voitures chargées de cartouches, destinées aux premières lignes, « ayant eu la sienne complètement brûlée par la chute d'un obus incendiaire, n'a pas hésité à « dételer les chevaux malgré les explosions, les sauvant ainsi d'une mort certaine.* »

CHAGNAUD (Camille), **WEXSTAN** (Albert), **WAILLE** (Léon), **BUZAY** (Jean), **LEPAGE** (François), **SERRE** (Guillaume), **DELAHAYE** (Edmond), **GABILLAUD** (Hilaire) :
« *Conducteurs dévoués, pris sous un violent tir de barrage et intoxiqués par les gaz ont, par des « efforts prodigieux, sauvé leurs voitures.* »

Le 26 avril, la compagnie change de cantonnement et s'installe dans deux baraques au bois des Sartelles, au stand de Verdun, à la caserne Bévaux, à Baleycourt (Meuse). Les trois quarts de l'effectif, divisés en vingt détachements, assurent les services du génie. Ces services les amènent à ravitailler toutes les nuits en première ligne (Bras, Vacherauville, côte du Ravin, ravin du Monument). Les routes menant à ces villages étant en pleine vue du bois des Caures où se trouve l'ennemi, les convois sont fortement bombardés, heureusement sans trop de résultats. Mais les officiers d'artillerie demandent à nouveau, le 5 septembre 1917, que ces convois s'effectuent la nuit, pour éviter des repérages. Des déficits dans l'effectif des hommes, des chevaux, des voitures occasionnés par le service très pénible assuré par les détachements de la caserne Bévaux et de l'Arsenal, se font sentir dans la relève de ces détachements et dans le pourcentage des

Ancestrami

permissionnaires. De violents bombardements, dans la nuit du 4 au 5 septembre, sur les cantonnements de Samogneux, du bois des Sartelles, occasionnent de nouvelles pertes en hommes et en chevaux, disparus ou intoxiqués, et de nouveaux dégâts.
Le 9 septembre 1917, le brigadier **VINSOT** (Arcade), chargé de conduire un convoi de dix voitures de pierres pour le génie, fut pris sous un violent bombardement (tir de barrage) à Vacherauville. Aussitôt les conducteurs dételèrent leurs chevaux pour se mettre à l'abri avec eux. Le soldat **LOOTGIETER** et le brigadier **VINSOT** furent atteints par un obus venant à éclater sur ce boyau. On les transporta immédiatement à l'ambulance. Mais le conducteur **LOOTGIETER** succombait pendant le parcours ; le brigadier **VINSOT**, blessé mortellement, souffrait horriblement; il succomba lui aussi à l'ambulance peu après son arrivée.

Le 15 septembre 1917, le lieutenant commandant la 30e compagnie établissait ainsi le tableau de ses pertes pour la période du 1er décembre 1916 au 15 septembre 1917.
Pertes en hommes : 7 tués (dont un brigadier), 82 évacués (blessures, intoxication).
Pertes en animaux : 60 tués, 57 morts, 282 évacués.
Total : 88 hommes et 399 animaux, 20 voitures brisées.

Les récompenses furent heureusement aussi nombreuses. La médaille militaire au brigadier **VINSOT**, mort des suites de ses blessures, 48 citations à l'Ordre du régiment. Les maréchaux des logis **WARNIER (Paul), JACQUEVIEL (Léon), GRAND (Maurice**) ; les brigadiers **BARAIGE**, **DUSSIDOUR**, **BOUZAT** et de nombreux conducteurs.
Ainsi la 30e compagnie assura pendant plus de neuf mois, dans une zone dangereuse, un service pénible et exposé. Tous ses conducteurs ont donné chaque jour des preuves d'énergie, de dévouement, d'abnégation. Plusieurs d'entre eux se sont montrés, dans des circonstances périlleuses, pleins de sang-froid, d'énergie et de fidélité à leur mission.
Le 8 octobre elle est relevée. Tous les détachements rentrent à la portion centrale bois des Sartelles. Le 11 au matin, la 30e compagnie au complet quitte le secteur à destination de Brusson (Marne), où elle arrive le 15 au soir. Le 23, elle cantonne à Payns. Dès son arrivée, elle se constitue en détachements pour être mis à la disposition du service routier et forestier (Aube) répartis à Willebœuf, Payns, Soligny-les-Étangs, Trois-Fontaines (Meuse). Elle assurera ce service jusqu'à la fin de l'année.

La 31e compagnie (C. V. A. X. 5) a été constituée le 23 décembre 1916, à Bussy-le-Château, elle fait mouvement le 15 janvier vers le secteur de l'Aisne, s'arrête quelque temps à Gueux et Belval et bivouaque finalement aux Ventaux, le 27 février. Dès le 1er mars, le C. V. A. X. 5 transporte des vivres à l'avant pour le 5e C. A. A dater du 1er juin, la 31e compagnie quitte le bivouac pour être logée sous les abris et dans les bâtiments de la ferme Voisin, où elle est au service de la Xe armée jusqu'à la fin de l'année.
Le 13 avril 1917, le conducteur **TEXIER (Pierre)** est tué dans le bombardement des Ventaux, près de Breuil-sur-Vesle (Aisne).
Le 9 mai 1917, le conducteur **GOSSE** (Jean), détaché au 1er génie, est tué par éclat d'obus. Il fut inhumé au cimetière de Bouffignereux, où il repose au milieu de ses camarades, dont il avait partagé les combats et la mort glorieuse.

La 29e compagnie (U. T. 1) a été formée en décembre 1916 avec des éléments des 21e et 31e compagnies du 1er escadron, de la 22e compagnie du 10e escadron. Dès le premier jour de sa

formation, à Villers-en-Argonne, un détachement de vingt voitures fut mis à sa disposition par la compagnie 1/16 du 3e génie. La portion principale est cantonnée au camp Castelnau.
Le 1er janvier, l'U. T. n° 1 est à Auve, le 20 janvier elle va cantonner à la ferme de la Ville-au-Bois, près de Jonchery, pour être mise à la disposition du C. P. A. 23 (base de la Vesle).
Le 11 avril elle est cantonnée en détachements multiples qui sont envoyés aux divers points du front. Ces convois à Cuiry-les-Chaudardes, à la ferme des Ventaux, sur la Base de la Vesle, assurent pour le ravitaillement en munitions un service dangereux et pénible.

La 70e compagnie a été créée le 11 février 1917. Elle comprend :
1° Des ambulances réparties à l'arrière du front de Champagne : Jonchery, Sapicourt, Prouilly, Montigny, Muizon, Bouleuse. La portion principale, avec le capitaine commandant, est à Branscourt ;
2° 4 groupes de remonte mobile (C. M. R.). Par décision ministérielle du 24 mai, ces groupes sont constitués en unités séparées et autonomes à la date du 1er juin. Le service assuré par les hommes consistera surtout en transports divers pour les besoins du service de santé qui fonctionne dans tout ce secteur, d'Épernay à Beauvais, pendant les années 1917 – 1918.
Dans la nuit du 3 au 4 juin 1917, des avions ennemis ont bombardé l'hôpital d'évacuation de Prouilly : un conducteur est tué (**PETITPAS**), un autre est blessé, quatre chevaux sont tués, six grièvement blessés et abattus ; douze autres animaux blessés.

La 80e compagnie, à la date du 1er juin 1917 (C. M. R. 14), s'est constituée à la Croix-en-Champagne. Cette unité, au début de la mobilisation, constituait le dépôt de remonte mobile (détachement de la 8e compagnie). Mis à la disposition du 1er C. A. en Belgique, ce détachement avait participé à la retraite et à la Marne. A cette époque, le D. R. M. fut vite transformé en un dépôt de chevaux malades, de telle sorte qu'il fallait, dans les déplacements, traîner deux à trois cents chevaux malades, qui tombaient en route exténués. Il a passé la plus grande partie de la campagne en Champagne, aux environs de Reims et dans la vallée de la Vesle.
C'est à la Croix-en-Champagne que le C. M. R. 14 fut organisé. Composé d'hommes de classes très anciennes, si sa place ne se trouvait pas aux premières lignes, ils n'en ont pas moins été à la peine, quelquefois même au danger. Outre les soins à donner aux chevaux malades ou blessés, les promenades quotidiennes avec deux ou trois chevaux en main, les conducteurs de la réserve de l'armée territoriale étaient encore employés au dressage des chevaux canadiens.
Toute l'année 1918 se passa dans le secteur entre la Croix-en-Champagne et Somme-Vesle. Les hommes furent encore occupés à la mise en valeur des terrains abandonnés. Enfin, en octobre 1918, à la suite de nos armées victorieuses, le C. M. R. 14 se porta à Somme-Py, où il resta jusqu'au 14 décembre. A cette dernière date, il passait à la disposition de la VIIe armée. Du 15 au 27 décembre, il cantonne à Nancy. Puis de là, traversant la Lorraine, la 80e compagnie va s'installer à Saint-Avold, où le travail considérable de la liquidation du matériel et des animaux s'imposa et s'effectua après l'armistice. Dur et long labeur pour le capitaine et pour ses auxiliaires, devenus de plus en plus rares, par suite de la démobilisation des classes anciennes.

La 53e compagnie d'âniers a été constituée au début de janvier 1917. Aux premiers temps de la guerre, la plupart des régiments d'infanterie avaient comme animaux de bât quelques mulets et surtout quelques ânes d'Algérie. Mais, dans leurs déplacements quelquefois très brusques, les troupes abandonnaient leurs malheureux petits ânes qui ne pouvaient suivre et qui alors étaient recueillis par des isolés qui ne les ayant ni en charge, ni en compte, ne les soignaient, et ne les

gardaient que lorsqu'ils en voyaient l'utilisation.
Au début de 1917, en vertu d'une note du G. Q. G., n° 17.747, du 22 janvier, il fut créé des compagnies d'âniers qui constituèrent leurs effectifs en animaux au moyen de la récupération de tous les ânes venus de l'arrière et disséminés dans tous les régiments du front, et d'autres expédiés tout exprès d'Algérie. C'est à Compiègne que la 53e compagnie du 1er T. E. M. prit naissance. Toutes les compagnies ainsi formées portaient le n° 53 et étaient rattachées au train des équipages.
Le rôle de l'unité était ainsi défini :
1° Administrer les animaux de bât mis à la disposition des armées, assurer leur entretien, leur ferrure et les soins vétérinaires ;
2° Dresser les animaux de bât au travail qu'ils auraient à faire ;
3° Fournir des conducteurs permanents qui seraient doublés par un personnel de conduite de passage, prélevé sur les corps de troupes, à la disposition desquels seraient mis, en détachement, les animaux de bât.
L'effectif des conducteurs d'animaux de bât avait été calculé à raison d'un homme par quinze ânes, plus une majoration de 20 à 25 p. 100 destinée à permettre d'opérer des relèves dans le personnel permanent qui devait assurer sans discontinuer une tâche pénible et ininterrompue (car si l'on ne se bat pas tous les jours, on mange tous les jours). Le personnel supplémentaire, qui était d'un homme par quinze ânes, avec un encadrement approprié à chaque cas particulier, devait être fourni par les corps de troupes, à la disposition desquels étaient mis ces moyens de transports.
L'effectif des animaux était de 120 ânes par section, soit 30 ânes par escouade. Les escouades étaient réparties entre les secteurs de l'armée, conformément aux ordres du général commandant l'armée. Chaque compagnie comprenait cinq à dix sections. La charge normale était de 50 kg. Des ânes étaient utilisés dans tous les secteurs, tant actifs que calmes, où l'état du terrain permettait leur emploi. Le personnel et les animaux mis ainsi à la disposition d'un corps de troupes étaient pris en subsistance par ce corps.
Lorsque, le 13 novembre 1917, le lieutenant **RETOUT** prit le commandement de la compagnie, elle se trouvait en Belgique, près de la gare de Wayembourg, elle venait d'être constituée et occupait déjà les différents secteurs du front. Les missions des divers éléments étaient très pénibles, attendu que le trajet à parcourir, à découvert très souvent, entre les postes de ravitaillement et les lignes, était rebattu par les obus.
Malgré tout, le danger de la besogne était compensé quelque peu par l'accueil que nos « poilus » faisaient aux ravitailleurs. Spécialement les animaux chargés de « pinard » étaient les bienvenus des fantassins et leurs porteurs recevaient mille gâteries : pain, sucre, carottes, etc... Le calme dont ces braves petites bêtes faisait preuve au milieu des obus, faisait des ânes de précieux auxiliaires. Entourés par l'éclatement des obus, par des tirs de barrage, ils n'arrêtaient que lorsque leurs blessures étaient graves. Beaucoup revenaient au parc avec des éclats et en arrivant ils se dirigeaient vers leurs gardiens comme pour leur indiquer leurs blessures. Cette mission des ânes consistait à porter en lignes, partout où les voitures ne pouvaient passer au milieu des trous d'obus, dans les boyaux, dans les tranchées, la soupe, le café, le pinard, les effets...
Certains animaux ravitaillaient le génie en fils de fer barbelés, en piquets. En principe, ces animaux ne marchaient que la nuit ou aux heures de repos d'artillerie, et, dès qu'ils avaient fait deux ou trois fois le même chemin, ils retournaient seuls, sans conducteur.
De Belgique, une partie de la compagnie fut envoyée dans l'Est, deux sections autour de Saint-Mihiel, une au bois Le Prêtre et les autres vers Pont-à-Mousson. Dans ces régions plus protégées encore contre les accidents de terrain, les animaux fournissaient encore un gros travail, notamment comme ravitaillement des mitrailleuses de position.

Certains bâts avaient été aménagés pour porter la marmite norvégienne, ce qui procurait de la soupe chaude aux « poilus ». Le nombre des animaux tués dépasse de beaucoup le quart de leur effectif. Heureusement la compagnie n'eut à déplorer aucune perte d'hommes, seuls des blessés.

De Lorraine, la compagnie fut rappelée en Belgique (moins deux sections) vers le mont des Cats, elle dut fournir un travail pénible et très dangereux. En toutes circonstances, gradés et hommes firent leur devoir d'une façon irréprochable. Officiers et soldats vivaient dans une camaraderie sans égale, partageant la même nourriture, le même toit.
En Belgique, la 53e compagnie se dirigea vers Sézanne. On lui donna là quelques jours de repos, à cause de l'état de fatigue excessive de certains animaux. Ensuite on les fit débarquer à destination du secteur de l'Aisne, son premier cantonnement fut la forêt de Compiègne. Ce fut dans ce secteur que la 53e compagnie termina la guerre. Conducteurs et animaux fournirent du ravitaillement en masse aux poilus des tranchées, ils rendirent aux premières lignes de grands services, et l'on peut dire que leur gloire comme leur sort restent liés à ceux de nos fantassins. Braves petits « bicots » et « poilus », véritable illustration de la guerre des tranchées ! Avec les ânes, pas besoin de pieux ni de cordes d'attache pour les retenir ou les mener de l'avant lors des plus fortes canonnades, ils allaient imperturbablement de l'avant au milieu du danger.
Les conducteurs, quoique territoriaux, n'en étaient pas moins en lignes, malgré leur âge, de par leur service de conducteurs âniers. Jamais, cependant la moindre plainte, le moindre regimbement de la part de ces hommes, qui n'avaient de repos et ne revenaient des lignes que lors de leurs permissions. Malheureusement, en tant qu'isolés, prêtés aux uns et aux autres, ils restèrent toujours dans l'obscurité. Les actions d'éclat accomplies par les hommes ne furent pas signalées dans les formations où ils changeaient sans cesse de subsistance. La 53e compagnie mérite d'être largement citée ici. Elle fut de toutes les armées et, par son action, toujours prête à venir en aide à celle qui entrait en ligne ; elle fut de toutes les offensives, et toujours à la peine. Quelle soit donc à l'honneur !...

ANNÉE 1918

Défense du Secteur de l'Aisne.

L'année 1918 ! c'est l'année victorieuse de la paix ! Au fond de sa tranchée devenue silencieuse, pendant les premiers mois de cette année, le soldat assiste, aux échanges de déclarations, des notes des gouvernements belligérants sur leurs buts de guerre. C'est le président **WILSON** avec ses fameuses quatorze propositions ; puis c'est Vienne qui essaie d'entamer les pourparlers. Enfin, le ministre de la guerre allemand lui-même osait dire à cette date au « Reichstag » que « *la paix ne peut pas être amenée par la seule victoire des armes* ». Mais la félonie dont fit preuve l'Allemagne

dans ses deux traités avec la Russie et l'incompatibilité des deux conceptions adverses, des deux civilisations en présence devenue manifeste, rendirent à chaque combattant la volonté d'en finir par les armes.

« *Si l'ennemi décline la paix, nous devons la redonner au monde en frappant de notre gantelet de fer et de notre épée à la porte de ceux qui la refusent* » disait le Kaiser en annonçant à ses troupes l'offensive prochaine. Cette porte fut celle de la Picardie. La trahison russe amenait rapidement plus d'un million d'hommes sur notre front. Une ruée de près d'un million d'hommes au point de liaison entre l'armée anglaise et l'armée française, non pourvues encore d'un commandement unique, telle fut la « Kaiser-schlacht » qui devait finir la guerre, par la séparation des deux armées alliées. Sur la fin de janvier, le 1er C. A., qui était au repos dans l'Oise et en Seine-et-Marne depuis fin décembre vient reprendre le secteur de l'Aisne, en face de Craonne. Les compagnies du train reviennent au bivouac de Courlandon, Breuil, etc..., qu'elles ont quittés en 1917. Cependant sur tout le front de France, à cette date, les tranchées étaient dans une tranquillité profonde.

Le printemps posait sa robe de feuillage et de soleil sur les ruines des villages. Le 1er C. A., après les rudes journées de l'Aisne, des Flandres, avait gagné ce secteur calme. Bastion formidable, les hauteurs du Chemin des Dames étaient considérées comme,une base sûre. une position inexpugnable, où vinrent chercher successivement appui dans leurs reculs César, la féodalité, Napoléon et JOFFRE. Les formations du train y ravitaillent en mars et avril les divisions du 1er C. A. Elles transportèrent comme en 1917 des obus, des grenades, des matériaux, du bois de tranchées aux premières lignes. Elles assurent le ravitaillement des coopératives du front. Le C. V. A. D. de la 17e compagnie en particulier assurera le ravitaillement des équipes de travailleurs italiens qui, en prévision de l'assaut allemand, aidaient à l'organisation des positions de résistance sur des zones profondes à l'intérieur des lignes. Au mois d'avril, le 1er C. A. quitte ce secteur pour venir au repos dans l'Oise.

Pendant ce temps, les ruées en masse de l'ennemi se succédaient, formant des poches à l'intérieur de nos lignes, d'abord de Bapaume à Noyon, puis dans les Flandres. Ensuite l'ennemi forçait cette position réputée inexpugnable du « Chemin des Dames ». Après la « Kaiser-schlacht » c'était la « Friedensturm ». La ruée passe..., tout est rompu !... Rien pendant les jours qui suivent ne peut entraver sa marche vers la Marne. Le 4 juin elle atteint la rivière.

A en croire les événements, nous sommes en un instant, reportés aux plus mauvais jours de 1914. Ayant atteint la rivière, toutes les colonnes ennemies cherchent alors du même instinct la ville vers laquelle courent les eaux. La forêt de Villers-Cotterets, qui protège nos concentrations de troupes et arrête à sa lisière les assauts répétés de l'ennemi, devient son objectif. C'est dans ces conditions que le 1er C.A. prend le secteur en face de Cœuvres (entre Villers-Cotterêts et à la lisière de Compiègne). Les C. V. A .D. sont aux environs de Villers-Cotterêts et à la lisière du bois de Compiègne, sur la route de Pierrefonds à Crépy-en-Valois. Du 11 juin au 10 juillet, ils fournissent journellement des attelages pour la récupération du matériel et du mobilier abandonnés à Villers-Cotterêts et aux environs pour les ramener en gare de Vaumoise.

Sur les routes et par les champs et les sentiers, au milieu d'une dévastation tragique, les habitants en exil fuient. Femmes, enfants, vieillards juchés sur des charrettes ou poussant sur les routes des voitures à bras surchargées de linge, de victuailles, de matelas ficelés. Épaves des villages en ruines, spectacle lamentable des horreurs de la guerre.

Nos formations du train vinrent en aide à ces infortunes. Sous un bombardement incessant, pendant deux mois (juin, juillet) elles évacueront tout ce qu'il leur sera possible de sauver par leurs charrois (mobilier, matériel agricole et jusqu'aux récoltes). Le 12 juin, au cours de ce service, le conducteur **BAUDENS** (Charles), de la Ire compagnie, fut tué par obus et le conducteur **LEBEAU** (Victor) très

grièvement blessé.
Le 3 juillet, les conducteurs **CHEMINAT** (Pierre), **BERRUT** (César), **DESPONGES** (Claude), **PICARD** (Léon) sont tués par obus à Cœuvres.
Mais après sa ruée en masse sur Paris, l'élan de l'ennemi s'est éteint sur des monceaux de cadavres. Puis après cet arrêt, ce devait être le désastre. Tandis que **LUDENDORFF**, du haut de son Blanc-Mont, désigne Paris au Kaiser et que ses divisions se font massacrer à ses pieds pour y arriver, brusquement, au sud de Soissons, dans leur flanc une lame pénètre et s'enfonce au défaut de leur cuirasse. **MANGIN** fonce sur les plateaux au sud de Soissons. **DEGOUTTE** reprend Château-Thierry et les Allemands se retirent sur la deuxième ligne de défense. L'ennemi est vaincu ; il se retire sur des positions qui ne peuvent être que provisoires.
En août et septembre, les formations du train assurèrent un service non moins pénible. Les voitures des C. V. A. D. furent désignées pour ramasser sur le champ de bataille de l'Aisne les cadavres abandonnés ; elles travaillent aussi à la désinfection des lieux (transports de chlore, de chaux, etc.) et coopérèrent aux travaux de récupération. Enfin, le 28 août, la 1re D. I. quitte ce champ de bataille et la 1re compagnie s'embarque à destination de Remiremont (Vosges). Une à une les formations du train s'embarquent à la suite de leurs divisions, l'opération durera pendant tout le mois de septembre. Ensuite le 1er C. A. se reforme dans les Vosges.

Organes d'Armée

La 23e compagnie (C. V. A. X. 1), à son retour d'Italie, est à Bouquemaison, aux travaux d'installation des nouveaux camps d'aviation.
Le 4 juin, elle quitte ce cantonnement pour se rendre par voie de terre à Balagny-sur-Aunette, à l'effet d'assurer le service des gares et des magasins d'habillement dans le secteur de Crépy-en-Valois – Villers-Cotterêts.
Le 5 décembre, elle assure le ravitaillement de toutes les communes de l'arrondissement de Vouziers, jusqu'à sa dissolution, le 15 janvier 1919.

La 24e compagnie (C. V. A. X. 2) est affectée aux exploitations forestières dans les Vosges. Elle continuera ce service ainsi que diverses corvées pour le génie des étapes, service de la place, etc..., toute l'année, jusqu'à sa dissolution, le 10 mars 1919.

La 25e compagnie (C.V.A.X. 3), est dans le secteur de l'Aisne ; elle quitte la région de Fismes le 13 avril, pour venir aux environs de Lizy-sur-l'Ourcq. Au mois d'avril elle vient à Peullart (Oise), jusqu'au 2 octobre. A partir de cette date, elle se rendra jusqu'à Chimay (Belgique), où elle arrive le 21 novembre, à la suite de la IVe armée et le 14 décembre, elle est retournée à Fère-en-Tardenois. La 25e compagnie est dissoute le 31 décembre 1918.

La 30e compagnie (C. V. A. X. 4) se trouve, le 1er janvier, stationnée à Payns (Aube) et fait des préparatifs de départ. Le 2 janvier, le détachement de Soligny-les-Étangs rallie la compagnie et le 3, à 7 heures du matin, la 30e compagnie fait étapes sur Montier-en-Der (Haute-Marne), où des détachements sont mis à la disposition des groupes de bataillons de marche, pour leur ravitaillement et du sous-intendant militaire de Joinville, pour l'exploitation des ressources locales.
Le 1er mai, la portion centrale va cantonner à Dammarie-sur-Saulx et les services assurés par des détachements restent les mêmes à l'intendance, au génie, à l'aéronautique. Le 28 août, la 30e compagnie reçoit l'ordre de faire rentrer tous ses détachements, pour être affectés en entier au

service de la 1re armée américaine. Le départ est fixé au 1er septembre, à 21 heures, à destination de Fontenoy-sur-Moselle, où elle arrive le 4 septembre.
Le C. V. A. X. 4 est sous les ordres de la mission près du 1er C. A. U. S. Cent chevaux avec voitures sont aussitôt à son service. Le 23 septembre, départ à 9 heures, étapes à Sampigny le 24 ; étape à Rupt-devant-Saint-Mihiel le 25 ; cantonnement fixé au village nègre. Le 22 octobre, la compagnie est cantonnée à Pont-Saint-Vincent (Meurthe-et-Moselle). Des détachements sont envoyés dans un rayon de plus de quinze kilomètres, à la disposition des divers services aux étapes. Le 13 février 1919, la compagnie est dissoute.

La 31e compagnie (C. V. A. X. 5) quitte la ferme Voisin le 18 janvier pour venir à Bazoches (Aisne) le même jour avec la VIe armée. Elle est à Neuilly-sur-Front le 24 février et vient dans l'Oise le 3 avril, avec la Ire armée. Le 12 juin 1918, le conducteur **MOARI (Joseph),** au cours d'un service de nuit à Morfontaine, dans une zone soumise à un violent bombardement, est tué par éclats d'obus, à Cœuvres. Le 25 juillet, le brigadier **DUCRUZEL (Georges)** fut grièvement blessé par éclat d'obus à la tête, en accomplissant une mission de reconnaissance sur un terrain soumis à de violents bombardements, à Missy-aux-Bois (Aisne). Il succomba le 28 juillet, à l'ambulance de Sery-Magneval. La 31e compagnie est à Montgobert le 21 septembre, à Laon le 19 novembre. Le 6 janvier 1919 elle est dissoute.

La 29e compagnie (U. T. 1), le 29 mars 1918, la portion principale vient cantonner à Treslon et, le 30 du même mois, tous les détachements sauf trois sont rappelés. Le 16 avril, la 2e section va cantonner,à Fismette, à la disposition du service routier de la VIe armée ; le 20, la compagnie fait mouvement et va cantonner aux environs de La Roche (camp de La Roche) ; les 1re et 3e sections sont mises à la disposition du service des munitions de Lamothe-Breuil. Le 1er mai, la 1re section fait mouvement sur Fère-en-Tardenois ; le 26 mai, elle va cantonner à Nesles. Pressée par le bombardement, la 2e section quitte Fismette le 27 mai, à 13 heures, abandonnant une cuisine roulante et du matériel de rechange qu'elle ne peut charger. Le même jour, à 11 heures, la compagnie est alertée ; elle reçoit l'ordre de partir à 18 heures et elle quitte le camp en emmenant ce qu'elle peut charger sur ses voitures. Faute de chevaux, elle est obligée d'abandonner treize chariots de parc, des voitures de réquisition, du foin, de l'avoine, des paquetages, du harnachement, du campement et des outils pour ouvriers en bois, en fer et bourreliers.
Cantonnée le 28 mai à Rozet-Saint-Albin, elle organise un détachement qui se rend, avec onze attelages, au camp de La Roche, pour y récupérer une partie du matériel abandonné la veille.
Le 30 mai, la compagnie bivouaque à Fublaines ; le 4 juin elle est à Léviguen, le 7 elle est à nouveau à Fublaines et le 8 à Faremoutiers. Des détachements sont mis à la disposition du G.P.A./20 pour transport de munitions du commandant d'étapes de gare de Saint-Siméon et celui de Jouy-sur-Morin et du groupe B de la section de camouflages.
Le 16 juillet, la portion principale est toujours à Faremoutiers ; elle reçoit l'ordre de mettre un détachement de quinze voitures à la disposition du commandant d'étapes de la gare de Joiselles ; un détachement de cinq chariots de parc est envoyé au service de la gare de Meillerac.
Le 18 juillet, le brigadier **GÉNIN** (Joseph) étant au service de l'intendance (récupération n° 39) est tué par éclats d'obus au cours du bombardement de Nogent-l'Artaud.
Le 9 août, l'U. T. 1 est rassemblée ; elle fait mouvement et va cantonner à Sablonnières ; le 10 elle est à Château-Thierry ; le 15 sur Les Maigneux, après avoir fait étapes à Troissy, à Plivot et à Fagnières. Le 19, un détachement de 90 voitures part à 16 heures, chargées de munitions de 75, à Valmy et au dépôt des « Deux Palmiers », pour ravitailler le 45e R. A. C., au nord de Minaucourt ; le

20, pour le 9e R. A. C. ; le 21, transport de dix passerelles pour le 255e R. A. C. ; le 22, ravitaillement en munitions du 236e R. A. C., près de la ferme de Beauséjour (ravin de Marson).
Le 23 septembre, le détachement transbordera des munitions de 75 du point de déchargement des camions pour les conduire aux positions de batteries. Le même jour, deux détachements de trente chariots de parc chacun sont formés ; le premier est mis à la disposition du 21e C. A. et bivouaque à Saint-Rémy-sur-Bussy ; le deuxième à la disposition du 2e C. A. et bivouaque au « camp de Rougon ». La portion centrale reste au bivouac « Les Maigneux ». Tous les jours, ravitaillement en munitions de la batterie 16, à Répont et Rouvray.
Le 4 octobre, quatre chevaux sont tués par éclats d'obus. La compagnie est cantonnée le 27 octobre au camp de « Chameresse ». A partir de cette date, elle est employée au service de la récupération en munitions. Elle fait mouvement le 27 octobre et va cantonner aux environs de la ferme des Moulinets et, le 10 novembre, elle cantonne au Paquis (commune d'Autry) ; elle va à Tourcelles-Chaumont le 13 novembre et le 24 novembre tous les éléments de la compagnie sont rassemblés. Le 26, tous les chariots disponibles quittent le cantonnement pour charger des vivres en gare de Saint-Morel et les transporter à Torcy. Le 28 novembre, la portion centrale se rend à Douzy, où elle trouve son détachement, qui l'y a précédé, après avoir ravitaillé à Torcy.
L'U. T. 1 est à Montbois le 7 décembre et va cantonner au camp de Mailly (Aube), où elle est dissoute.

Ancestramil

ARMÉE D'ORIENT

Profitant de ce que l'attention du monde se portait vers les champs de bataille de l'Europe occidentale et de l'incertitude de notre action contre la Turquie, les Allemands entreprirent un vigoureux effort diplomatique à l'égard des neutres balkaniques. Ils réussirent contre nous à allier la Bulgarie à la Turquie, puis en octobre 1915 à lancer la Bulgarie contre la Serbie. Cette défaite diplomatique nous obligea à entamer une lutte difficile sur un nouveau théâtre d'opérations. Débarqué le 13 octobre, le général **SARRAIL** prit le commandement de ce que l'on appelait déjà l'armée d'Orient et qui ne comptait encore que 20.000 hommes.
Le 4 octobre 1915, le C. V. A. D. de la 122e D. I. prend la dénomination de 1re compagnie *bis*. Le 12 octobre 1915, un ordre du général **de LARDEMELLE**, commandant la 122e D. I., fait connaître à mots couverts le départ pour l'Orient. Du 15 au 24 octobre 1915, les 1re et 5e compagnies *bis* reçoivent des conducteurs et une section d'ambulance. De plus, elles échangent leur matériel de réquisition trop lourd et défectueux, contre des arabas, constituent des détachements avec animaux de bât. Le 24 octobre, la 24e compagnie *bis* embarque à destination de Cette, où elle arrive le lendemain. Le 26, l'embarquement a lieu à bord du steamer anglais *Indian*. Le 29, à 7 h.40, l'*Indian* lève l'ancre et part aux échos du chant national, entonné par l'équipage et les soldats. Le 4 novembre, débarquement à Salonique.
Partie le 25 octobre, la 5e compagnie *bis* arrive le 26 à Toulon. L'embarquement a lieu à bord du cargo-boat anglais *Romodor* ; l'autre sur le paquebot anglais *Ascania* et, le 27 au soir, les navires levaient l'ancre, pour arriver le 2 novembre à Salonique.
L'effort du corps expéditionnaire allié n'aboutit pas à temps à assurer la sauvegarde du terrain envahi. La situation était de plus en plus critique. Pourtant, grâce à la vaillante résistance serbe, nos troupes purent encore s'accrocher aux derniers contreforts des montagnes de la Macédoine, face à Guevgueli, ayant à dos la plaine du Vardar, non loin de Salonique et les hôpitaux de Gumendzé et de Rarassouli, pour l'évacuation des malades et des blessés.

L'Armée d'Orient sur le Vardar.

Dès son embarquement, la 1re compagnie *bis* se rend au camp de Zeitenlich. Le 9 novembre, elle reçoit l'ordre de se porter en avant, sur les bords de la Tcherna. Les Bulgares à ce moment attaquaient en force autour de Krivolak. Elle embarque un premier détachement et le dirige sur Kavadar. Ce détachement arrive le 10 novembre au matin à Krivolak et ce jour même il assure le service de l'intendance pour le ravitaillement de la 122e D. I. Mais à ce moment l'offensive convergente des forces ennemies et l'insuffisance de nos troupes sur le Vardar enlevaient tout espoir de prendre l'offensive. La situation devenait difficile et dangereuse. Les convois sont chargés en gare de Krivolak et les T. R. viennent se réapprovisionner au parc de la compagnie, à Kavadar. Le 20 novembre, la gare est bombardée. Toute la compagnie est alors employée au ravitaillement.
Par suite de bombardement, les chargements en gare ne se font plus que la nuit. Retour au bivouac vers 4 heures du matin. La situation de nos bivouacs devenait impossible. Retranchées sur la rive droite de la Tcherna, nos troupes assuraient toujours la sécurité des voies de communication avec Salonique. Depuis le 21 novembre, les routes devenaient impraticables. Lorsque le 26 novembre la neige se mit à tomber, atteignant bientôt 25 à 30 centimètres d'épaisseur, apportant des difficultés énormes dans l'exécution du service.
Parvenue sur le Vardar, l'armée bulgare essaya de se jeter sur nos troupes, postées à Gradsko et sur nos cantonnements établis à Krivolak. Au début de décembre, le recul des divisions anglaises et serbes sur Sérés et sur Monastir nous obligea au repli vers le sud.
Le 2 décembre, en effet, nos convois étaient bombardés par les Bulgares en gare de Krivolak. Le recul s'effectua avec précision. La gare de Krivolak fut détruite et nos convois retraitèrent par le défilé de Demir-Kapou, le long du Vardar et de la voie ferrée.
Le 3 décembre, la compagnie tout entière, à 8 heures, évacue Krivolak. Elle se dirige sur Stroumitza. Il dégèle, la route est pénible et le service difficile. La route est parsemée d'obstacles : rivières à passer à gué, marais, quelques feux de bois sont allumés pour signaler les passages. Les Bulgares menacent de couper la ligne de retraite par Petravo.
Le 10 décembre, départ de Guevguéli pour Karassouli, où les troupes continuent à affluer. Avant cette date, la compagnie assurait le ravitaillement du 284e régiment d infanterie, sur la route de Predzévo à Dogandzy, où elle est mise à la disposition du génie pour le transport du matériel de la gare aux tranchées, elle assurait également le ravitaillement de la gare de Topsin.
Des détachements furent mis à la disposition du 2e régiment de zouaves, du 1er régiment serbe, du colonel commandant le Bas-Vardar. Le recul ainsi effectué rejetait l'armée serbe hors de ses frontières et massait dans le camp retranché de Salonique notre corps expéditionnaire. L'armée de Salonique, au cours de 1916, allait se renforcer en recevant des corps expéditionnaires de tous les Alliés. Elle allait symboliser au cours des hostilités la cause commune en groupant autour d'elle Anglais, Serbes, Russes, Italiens, Grecs volontaires. La présence des forces alliées justifiait l'attitude de la France, qui avait voulu et organisé Salonique. Bientôt la Roumanie s'adjoindra à nous et le gouvernement grec se montrera plus soucieux de nous satisfaire.
Au cours du printemps 1916, le corps expéditionnaire ne subit aucune attaque et n'attaqua pas lui-même. La compagnie du train est au bivouac à Karassouli, puis plus tard elle vient à Gumendzé-Station ; une section est laissée à la disposition du génie; des détachements sont employés au service routier. Le service de ravitaillement des centres de La Bergerie et d'Izvoï est très pénible par suite du trajet en montagne. Les hommes commencent à souffrir de la chaleur, beaucoup de conducteurs sont indisposés ou malades. Le repos est presque impossible et quand même il faut

marcher un jour sur deux. Pour combler les vides causés par les évacuations nombreuses pour maladies ou fièvres, la compagnie fait appel à des renforts. Cette région du Vardar est insalubre, même funeste à cette époque, de l'année aux étrangers. Un grand nombre d'hommes sont évacués, ainsi que des chevaux, que cette chaleur tropicale abat.
Un nouveau centre de ravitaillement est formé à Livadia, celui de La Bergerie par celui de la Kotza-Dère. Pour assurer le ravitaillement de la 122e D. I., toute la compagnie est mise à la disposition du centre de ravitaillement de Livadia. Le gros de la compagnie est cantonné sur la route de Gumendzé-Station pour aller à Bohémica.
Fin septembre, les Malgaches employés comme conducteurs sont remplacés par des tirailleurs. Le 9 novembre, la portion centrale quitte Gumendzé-Station pour aller bivouaquer au Poteau (Izwor) et le 20, toute la compagnie s'y trouve réunie, hormis 37 arabas, qui restent détachés à divers services. Pour combler de nouveaux vides, des travailleurs grecs volontaires sont embauchés par la compagnie.
Le 6 décembre, le premier peloton, avec le sous-lieutenant **VIGIÉ**, quitte Izwor pour se rendre au mont Lanfranchi. Le 7, cet officier rend compte que vingt voitures seulement sont arrivées, par suite de la mauvaise saison et de l'état des routes absolument impraticables. Douze chevaux sont déjà morts de fatigue et d'épuisement. Le 8, il reçoit l'ordre de rassembler les hommes et les chevaux de son détachement et d'abandonner les voitures jusqu'à ce qu'il soit possible de les remorquer. Il rentre ainsi à la compagnie et le recensement des chevaux de son détachement en accuse 83 morts de privations. Ce chiffre laisse à supposer les difficultés inouïes rencontrées par les hommes.
A partir du 10 décembre, les mulets de bât coopérèrent au service du ravitaillement. Dès le début de janvier 1917, le service automobile assure le ravitaillement. Pour permettre aux convois d'accomplir leurs missions, cent bâts lui sont prêtés par les 101e et 121e *bis*, cent autres par le G. P. A. Le 19 février, toute la compagnie est rassemblée à Bohémica ; le 20, au service du génie. Le ravitaillement se fait à l'Arbre Noir, où la compagnie transporte en moyenne 42 tonnes de vivres et 8 tonnes de matériel. Outre le service journalier à l'Arbre Noir, les voitures ramènent des douilles d'obus, font des charrois de pierre pour le génie, des transports de légumes et divers. Ce service se poursuivra toute l'année.

Rupture du front de Macédoine.

L'année 1918 débuta dans des conditions identiques à l'année 1917. Ravitaillement à l'Arbre Noir, charrois de pierres pour le service routier, service des eaux et forêts, transports divers.
L'A. O., au début de 1918, parachevant l'organisation de ses services, termine les grands travaux de sa zone, crée 450 kilomètres de routes, organise des hôpitaux, poursuit sans cesse l'assainissement des régions du Vardar. Aussi elle n'aura plus, comme pendant l'année 1917, à souffrir du paludisme et de la dysenterie, qui avaient fait tant de ravages.
Presque toute la compagnie est au bivouac à l'Arbre Noir. A son service habituel s'ajoute le ravitaillement en vivres de quatre régiments helléniques; ces vivres sont transportés au mont Lanfranchi. En outre, la compagnie ravitaille le 84e régiment d'infanterie et le 2e régiment *bis* de zouaves et le 242e régiment d'infanterie.
Pendant tout le mois de mai, trois sections sont détachées à « La Fourche », sur la route de Kupa, pour assurer le ravitaillement en obus et en munitions de toutes les batteries engagées dans la prise

du Skra. Une section d'arabas assure le transbordement des munitions du téléphérique aux batteries. Le chemin de fer Decauville construit le long de la Rotza-Déré fonctionne en juin ; par suite, le service de ravitaillement est beaucoup amélioré.
En juillet, la portion centrale de la compagnie vient s'établir à Gumendzi, où elle constitue des détachements répartis dans diverses exploitations de la région (scierie, service forestier).

Retraite bulgare.

La zone d'attaque a été choisie en pleine montagne, à l'ouest de la Tcherna, sur un terrain élevé. Les défenses ennemies y étaient cependant formidables, sur une butte rocheuse et à leur aspérité même l'ennemi ne s'attendait pas à ce qu'on y entreprit une attaque aussi vive. La brèche ouverte, l'assaillant se trouvait en possession d'un terrain dominant et pouvait, car des actions latérales, faire tomber les défenses ennemies et couper les communications sur Monastir et sur Doiran.
Pour réussir dans cette offensive, deux opérations étaient d'abord nécessaires. Il fallait amener à pied d'œuvre des moyens matériels puissants (canons, munitions, ponts), puis disposer du ravitaillement sur les hauteurs, de telle sorte que les troupes d'assaut soient munies de ravitaillement pour plusieurs jours. Ces préparatifs furent rendus malaisés par les difficultés des transports et par l'altitude des positions dominantes du front macédonien. Les Bulgares possédaient des observatoires excellents; il fallut exécuter les transports de nuit et ils durèrent plusieurs mois. La compagnie du train assure le ravitaillement en vivres et munitions des unités d'infanterie et d'artillerie de la 16e D. I. C. Les vivres sont disposés à Huma.
Enfin, la rupture du front va permettre à ce détachement de refaire l'itinéraire de 1915, mais cette fois les rôles sont changés.
Le 15 septembre, à 5 heures du matin, après une préparation d'artillerie lourde de toute la veille, la 17e D. I. C. et la 122e D. I., avec deux régiments serbes, montent à l'assaut. La préparation d'artillerie n'avait pu détruire les retranchements établis dans le roc. Nos soldats escaladant les pentes abruptes parvinrent enfin à s'en emparer. A la fin du jour, toutes les positions bulgares du Sokol et du Dobropolie étaient enlevées. Le 25 septembre, les convois du train étaient à Davidovo, le lendemain à Miletkovo et le 28 à Hudovo. Ils marchent ainsi de villages en villages, avec les divisions helléniques, qui s'efforcent, par une marche rapide, de couper la XIe armée allemande, retardée dans la région de Monastir, en vue d'encercler cette armée.
Ce n'est d'ailleurs pas sans difficulté que cette manœuvre peut être entamée. A l'est de la Cerna, les convois avaient rencontré un terrain montagneux et très abrupt à parcourir, d'ailleurs dépourvu de routes. Les animaux étaient fourbus. Le ravitaillement se faisait péniblement. Il fallait, pour la traversée des sommets, mettre le contenu des voitures sur le dos des mulets et faire contourner les sommets par les voitures vides. Le 9, les convois du train sont à Krivolak. Après un jour de repos, ils se rendent à Istip en deux étapes. Le détachement assure toujours le ravitaillement de deux divisions helléniques, cantonnées à 15 kilomètres au sud d'Istip. Le 29 septembre, les ennemis débordés et séparés capitulent. Un armistice est signé avec la Bulgarie.
Mais la tâche de nos armées victorieuses ne se borne pas là. Elles veulent mettre la victoire à profit pour délivrer la vieille Serbie. Le 21 octobre, la 1re compagnie *bis* pénètre en Bulgarie par BRavidovitch, à 30 kilomètres au nord de Stroumitza et atteint Yénékoé.
Pendant ce temps, le reste de la compagnie avait été mis, le 1er octobre, au service du génie, pour

réparer les routes de Guevguéli à Kara-Sinanci ; d'autres voitures sont au service du ravitaillement de l'armée serbe pour le transbordement des denrées à la gare de Dzevoo à Guevgueli. Quarante arabas sont mis à la disposition du capitaine **BELOIS**, commandant le 17e bataillon de travailleurs russes. Jusqu'au 26 octobre, ce détachement fera tous les charrois possibles: service routier, ravitaillement, transbordement, résultant de la rupture du front et de l'avance de nos armées victorieuses marchant sur Sofia. La progression se poursuit sur le Nord.
Le 26 octobre, départ de Guevgueli pour Hudovo, où toutes les voitures sont mises à la disposition de l'intendance. Le 29, la compagnie atteint Stroumitza. Elle fera étape à la suite de la 16e D. I. C., qui se rend dans la direction de Sofia. Le 11 novembre, elle est à Radomir, à 30 kilomètres de la capitale bulgare.
Après un repos d'une quinzaine de jours, la compagnie embarque à Radomir, le 25 novembre, pour débarquer à Sistovo, sur les bords du Danube, deux jours après. Elle est entièrement à la disposition du service de l'intendance de la 16e D. I. C. Le 30 décembre, une section comprenant cinquante voitures traverse le Danube, et vient cantonner de l'autre côté, à Slimicea (Roumanie), pour assurer le transbordement des denrées, du Danube à la gare de cette ville roumaine. Toute la compagnie rejoint le détachement le 16 janvier. Elle reste au service de l'intendance de la 16e D. I. C. jusqu'au 31 mars.
Le 1er avril, elle est envoyée à Galatz, où elle est mise à la disposition du commandant d'armes, pour le service de la place et pour le transport des vivres et subsistances. La compagnie quitte Galatz le 7 mai, elle laisse seulement une section à la disposition du commandant d'armes et elle se rend à Bender, au service de l'intendance.
Enfin, le 11 juin, elle reçoit l'ordre de dissolution. Des détachements resteront encore pour assurer le ravitaillement de l'artillerie, des subsistances et transports divers. Le 7 août, la compagnie est dissoute.

101e Compagnie *bis*

La 101e compagnie *bis* (compagnie muletière à effectif de cent mulets) fut constituée à la fin d'avril 1916, avec des éléments provenant de la 1re compagnie *bis*. Cette dernière conservant seulement ses voitures (236 arabas). Dissoute le 15 avril 1918, elle a eu son sort absolument lié pendant cette campagne à celui de la 1re compagnie *bis*. Elle coopère à tous les services de ravitaillement du génie ou autres, là où les voitures ne peuvent accéder que difficilement dans ce pays de montagnes.

5e Compagnie *bis*

La 5e compagnie *bis* débarque à Salonique le 2 novembre ; elle rejoint la 1re *bis* au camp de Zeitenlich, ou elle campe jusqu'au 19. Le 20, elle quitte le camp pour Krivolak, où elle débarque le soir. A cette date, la retraite des Serbes était consommée. Les dernières résistances étaient vaincues et les dernières villes évacuées. Les Bulgares entrèrent à Nich, la situation devenait difficile. Le 20 novembre, les Bulgares essayèrent une attaque brusquée sur Krivolak, où la 5e compagnie *bis* était venue s'installer après son débarquement à la suite de la 122e D. I., envoyée au secours des Serbes. Mais l'attaque échoua et l'ennemi fut repoussé avec de fortes pertes.
La 5e compagnie *bis* part le 21 pour Kadavar, où elle bivouaque près du pont de Vauzarci, sur la Izerna. Le 27, l'artillerie bulgare s'installait sur les hauteurs des monts Bélés et soumettait toute cette région à un bombardement violent. Le repli devint nécessaire. Il fut décidé le 2 décembre par le général **SARRAIL**. La compagnie revint sur ses pas, d'abord à Krivolak, puis à Stroumitza. Le 8, la

compagnie bombardée à nouveau embarque pour Pardonici, où elle ne reste que quelques heures pour repasser la frontière grecque et venir camper à Aurévica. Le 12, nous arrêtions les Bulgares, forts de quatre corps, à 35.000 hommes chacun et d'une division de cavalerie, à la tête de pont de Guevgueli, sur la frontière grecque ; la ville fut incendiée par les Bulgares, qui ne franchirent pas la frontière. Par un temps affreux, du 12 au 15, la 5e compagnie *bis* continue sa retraite sur Salonique. Elle passe à Karassouli et le 16, elle bivouaque définitivement à Topsin.

Au début de 1916, alors que l'invasion germano-bulgare avait rejeté l'armée serbe hors de ses frontières, 150.000 Serbes, échappés à l'étreinte ennemie, réunis à Corfou, débarquaient à Salonique. Ainsi l'armée serbe débarquée, ressuscitait, grâce à l'initiative française; elle reprenait sa place près des Alliés. Au mois de mai, on estimait les forces alliées à plus de 300.000 hommes. A cette date, le détachement du quartier général, avec le trésor et postes, sont à Karassouli, ainsi que l'ambulance 2/1 et la section d'hospitalisation.

L'inaction de notre armée d'Orient au printemps allait se trouver justifiée par les événements d'été. L'ennemi nous attaque d'abord dans la région libre de Demir-Hissar jusqu'à nos éléments avancés ; il canonne au centre, à l'ouest et à l'est ; il masse des forces importantes qui attaqueront nos deux ailes. Le groupe de brancardiers du train a une section à Devreno, l'autre à Causica. L'ambulance alpine n° 3 est à Auréovica, l'ambulance alpine n° 4 est à Gumendzé-Station. L'offensive bulgare fut suivie en septembre par celle des Alliés qui, s'accrochant sur les pentes des monts Bélés, Mogléna, Kukuruz, parvinrent à s'emparer brillamment de Monastir. Le détachement du quartier général vient à Isvor avec le trésor et les postes et l'intendance. Le groupe de brancardiers est sur la route de Mayadag au Poteau 29, au gué des Paillottes, l'ambulance 2/1 et la section d'hospitalisation sont à Gumendzé-Ville ; l'ambulance n° 3 est à Livadia et l'ambulance n° 4 à la Kotza-Déré de Kupa. Cette dernière vient au lieu dit « La Terrasse », route de Livadia. en octobre.

Malgré nos succès, le gouvernement d'Athènes continuait par son hostilité à gêner notre action ; l'année 1917 vit sa chute. Tout l'intérêt, au cours de cette année, fut sur la scène politique grecque. Le roi Constantin finit par abdiquer et **VENIZELOS** rompit les relations diplomatiques avec l'Allemagne. Ainsi nous n'avions plus à craindre de voir nos plans communiqués, ni nos opérations entravées par un gouvernement traître à ses engagements. Nous allions pouvoir engager sûrement une offensive décisive au cours de 1918, et compter sur la bienveillance et le concours de la nation grecque.

Ce concours se traduisit bientôt par l'entrée en ligne de divisions grecques, qui coopérèrent largement à la prise du Skra, en mai 1918, soutenues par notre artillerie et notre 122e D. I. Dans cette glorieuse affaire, les malades et les blessés grecs furent évacués par notre G. B. D. de la 5e compagnie *bis*, qui fonctionnait au ravin du Comitadji, où affluaient les sections muletières (mulets de cacolets et litières) employées à la relève des blessés français ou grecs sur le champ de bataille et leur évacuation aux ambulances et à l'arrière. En août 1918, tous les éléments de la 5e compagnie *bis* viennent à Verria, hormis l'ambulance alpine n° 2 et la section, d'hospitalisation qui se sont transformées en un vaste hôpital, installé à Gumendzé-Ville.

Dans les premiers jours de septembre, la 5e compagnie *bis* vient reprendre le secteur de la Borgne-Pojar, elle ira ensuite avec la 122e D. I. à la poursuite des Bulgares. Il s'agissait maintenant d'exploiter la victoire et pour cela de couper en deux les forces bulgares en encerclant vers l'ouest l'armée allemande, et en poussant avec la plus grande rapidité, le long du Vardar, les Ire et IIe armées bulgares. La 122e D. I. opéra la trouée de rupture le long de la Cerna. Puis, avec une belle ardeur, elle poussa sur Kavadar, Gradoko, Vélés, Uskub. La victoire est ailée; les 22 et 25 septembre, les troupes bulgares se replient en désordre, jetant bas leurs armes.

Mais cette poursuite est si rapide, qu'elle prive les assaillants de tout ravitaillement et nouvelles. La

122e D. I. effectua ainsi, du 29 septembre au 15 octobre, des étapes particulièrement pénibles. Les conducteurs furent maintes fois obligés de décharger leurs voitures pour leur faire passer des endroits difficiles. Aussi les convois arrivaient-ils exténués, le 15 octobre, à Serés. Le conducteur **GALLIOT** succomba d'épuisement à cette terrible étape, le 10 octobre 1918, à Sarmuksali.
Pendant que les forces franco-serbes achevaient de libérer la vieille Serbie, un groupement s'était formé pour obliger la Turquie à capituler. La 122e D. I. eut, dans ce but, la mission de se rendre à Constantinople. Au cours de ces marches longues et pénibles, elle dut traverser la Macédoine pour atteindre la Thrace.
A ce moment, la neige apparaît, les routes deviennent impraticables, les convois avancent avec la plus grande peine. Beaucoup de conducteurs ont encore les vêtements de toile avec lesquels ils sont partis à l'attaque, le 15 septembre, beaucoup n'ont plus de chaussures. Mais c'est le drapeau déployé, la tête haute, le regard fier, que nos soldats entrent dans les villes turques. Les troupes de cette mission ont encore l'honneur de représenter la France sur les bords des Dardanelles et du Bosphore. En 1920, la 5e compagnie *bis* du 1er T. E. M. est encore à Makri-Reni.

Conclusion

Ainsi la guerre s'achevait par où elle avait commencé. C'est l'agression de l'Autriche contre la petite Serbie qui avait été le sujet exploité d'un conflit européen. La guerre, cet immense incendie qui ravageait l'Europe, s'était allumé sur les montagnes de l'Orient ; il était à prévoir que ce serait sur le sol des Balkans que commencerait l'écroulement de la formidable coalition. Le premier acte de la guerre avait été le bombardement de Belgrade et son dernier acte devait être l'entrée des troupes alliées dans cette capitale. C'est la France qui avait été l'initiatrice de cette campagne d'Orient, c'est elle qui en 1918, comme à Campo-Formio, avec Napoléon, en 1795, imposait la paix à l'Autriche. Ainsi, tandis que le maréchal **FOCH** portait le coup mortel sur le flanc découvert des armées allemandes entraînées vers la Marne et Paris, nos troupes d'Orient pourchassant l'ennemi en débâcle sur ses fronts sud, allaient porter à Vienne la certitude de la défaite et la fin d'un rêve d'annexions et d'autocratie.

Ancestramil

ÉTAT NOMINATIF

des

OFFICIERS, SOUS-OFFICIERS ET CONDUCTEURS

tués ou blessés mortellement au cours des hostilités

HACARD (Louis), sous-lieutenant (**2-9-14**), **Beaurieux** (**Aisne**).
BUGAREL (Albert), lieutenant (**3-8-17**), **Cuiry-lès-Chaudardes** (**Aisne**)
BESNUS (Paul), capitaine (**1-9-17**), **bois de la Vauche**, **près Verdun**.
BAYART (Henri), maréchal des logis (**6-11-14**), **Beaurieux** (**Aisne**).
LEMOYNE (Charles), maréchal des logis fourrier (**15-6-17**), **Gueux**.
MICHAUX (François), mar. des logis (**13-8-16**), **La Carrière Parizon**.
OVION (Charles), maréchal des logis (**13-11-14**), **Poperinghe**.
ORANGE (Louis), maréchal des logis (**2-10-17**), **Rosendael**.
DUCRUZEL (Georges), brigadier (**27-7-18**), **Sery-Magneval**.
DECHÈGNE (Kléber), brigadier (**23-6-16**), **Verdun**.
GÉNIN (Joseph), brigadier (**18-9-18**), **Nogent-l'Artaud**.
MORIVAL (Henri), brigadier maréchal (**14-10-14**), **Beaurieux**.
VERDIER (Marcel), brigadier (**26-3-17**), **Cuiry-lès-Chaudardes**.
VINSOT (Arcade), brigadier (**12-9-17**), **Vacherauville**.
BASSEUR (Eugène), 2e classe (**29-2-16**), **Glorieux**.
BAUDENS (Charles),2e classe (**12-6-18**), **Villers-Cotterêts**.
BEUDAERT (Alexis), 2e classe (**22-5-16**), **Dunkerque**.
BEAUBERT (Jean-B.), 2e classe (**16-11-16**) , **Lempire**.
BERNIER (Louis), 2e classe (**14-1-17**), **La Poudrière de Fleury**.
BERTHELOOT (Dieudonné), 2e classe (**8-8-16**), **Framerville**.
BLON (Alexandre), 2e classe (**28-11-16**), **Vadelaincourt**.
BERRUT (César), 2e classe (**4-7-18**), **Cœuvres-Valsery**.
BOCKSTAL (Wilfrid), 2e classe (**16-11-16**), **Lempire**.
BONNET (Paulin), 2e classe (**29-2-16**), **Glorieux**.
CHEMINAT (Pierre), 2e classe (**3-7-18**), **Cœuvres-Valsery**.
CLÈVES (Clovis), 2e classe (**18-3-16**), **Vitry-le-François**.
CRÉTHAL (Auguste), 2e classe (**24-7-16**), **Wiencourt**.
CRENN (Vincent), 2e classe (**16-8-17**), **Rousbrugge** (**Belgique**).
CRETON (Renon), 2e classe (**6-11-17**), **Braye-en-Laonnois**.

DEBONDUES (Alphonse), 2e classe (**23-7-16**), **Framerville**.
DEBUF (Georges), 2e classe, (**24-4-17**), **Prouilly** (**Marne**).
DECORDE (Jules), 2e classe (**6-9-14**), **Maubeuge**.
DEVULDER (Félix), 2e classe (**14-3-16**), **Thierville**.
DESPONGES (Claude), 2e classe (**3-7-18**), **Cœuvres-Valsery**.
DROUVIN (Émile), 2e classe (**8-10-15**), **Argonne**.
DHAINAUT (Louis), 2e classe (**16-11-16**), **Lempire** (**Meuse**).
DUFLOS (Maurice), 2e classe (**17-8-16**), **Guillaucourt**.
FACHEUR (Eugène), 2e classe (**29-10-15**), **Château-Braux-Ste-Cohière**.
FICHEUX (Victor), 2e classe (**10-4-17**), **Jonchery-sur-Vesle**.
GOSSE (Jean), 2e classe (**9-5-17**), **Bouffignereux**.
HAUTTEQUET (Robert), 2e classe (**1-11-15**), **Minaucourt**.
LANZÉRÉ (Jean), 2e classe (**2-8-17**), **Rousbrugge**.
LAPERS (Paul), 2e classe (**11-4-17**), **Craonnelle**.
LECOCQ (Élie), 2e classe (**11-11-16**), **Zuydcoote**.
LEVOYE (Adonis), 2e classe (**21-9-16**), **Landirecourt**.
LOOTGIETER (Cyrille), 2e classe (**9-9-17**), **Vacherauville**.
LEBEAU (Victor), 2e classe (**14-6-18**), **Villers-Cotterêts**.
MOARI (Joseph), 2e classe (**12-6-18**), **Roy**.
PETITPAS (Romain), 2e classe (**4-6-17**), **Prouilly**.
PICARD (Léon), 2e classe (**3-7-18**), **Cœuvres-Valsery**.
PLEZ (Adolphe), 2e classe (**19-8-17**), **Belrupt**(**Meuse**).
REZENTHEL (Désiré), 2e classe (**26-3-17**), **Beaurieux**.
STANGUIE (Jean), 2e cl. (**27-3-17**), **Ferme des Tirailleurs** (**Belgique**).
TANGUY (Guillaume), 2e classe (**23-7-17**), **Maisy**.
TEXIER (Pierre), 2e cl. (**13-4-17**), **Breuil-sur-Vesle « Les Ventaux »**.
WATELIEZ (Georges), 2e classe (**13-4-17**), **Beaurieux**.

Ancestrami